Rapport sur la situation économique

1983

$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$
$$

Québec

84- 4298 /

Rapport sur la tarification en assurance automobile 1983

Gouvernement du Québec
L'Inspecteur général
des institutions financières

Edité au cours du second trimestre 1984
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

ISBN 2-550-10903-1
ISSN 0226-5826

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES FINANCES
CABINET DU MINISTRE

QUÉBEC, avril 1984

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le sixième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1983. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre,

JAQUES PARIZEAU

Gouvernement du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

QUÉBEC, avril 1984

Monsieur Jacques Parizeau
Ministre des Finances
1025, rue St-Augustin
Edifice "C" - bureau 322
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le sixième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1983.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIÈRES

		PAGE
INTRODUCTION		1
CHAPITRE 1	Le profil du secteur en 1983	3
	1.1 La structure du marché	4
	1.2 La performance financière des assureurs	8
	1.3 Les centres d'estimation	11
	1.4 Les modifications apportées aux polices d'assurance automobile	14
CHAPITRE 2	La cueillette de l'information	17
	2.1 Les manuels de tarifs	18
	2.2 Le plan statistique et les données d'expérience recueillies	21
CHAPITRE 3	La classification	25
	3.1 Les règles utilisées par les assureurs	26
	3.2 Les changements apportés en 1983	29
	3.3 La nouvelle classification des véhicules	36
	3.4 La réforme du système	41
CHAPITRE 4	Les coûts	43
	4.1 L'expérience des dernières années	44
	4.2 L'estimation des coûts futurs	57
CHAPITRE 5	Les tarifs de 1983	63
	5.1 Le niveau des primes	64
	5.2 Les différences entre assureurs	73

		PAGE
CHAPITRE 6	Le fondement des tarifs de 1983	85
	6.1 Les études d'ensemble	86
	6.2 Les études par assureur	95
CONCLUSION		107
LISTE DES ANNEXES		111
1	Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec	113
2	Description des règles de classification	125
3	Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés	147

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification utilisée au Québec par les assureurs automobiles en 1983.

Ce rapport comporte six chapitres. Dans le premier, on trace le profil du marché de l'assurance automobile au Québec en 1983. Les cinq autres chapitres sont consacrés à l'analyse de la tarification; on y traite des informations recueillies des assureurs, de la classification, des coûts, du niveau des primes et de leur fondement statistique.

Il convient de rappeler que les résultats présentés dans ce rapport portent exclusivement sur le secteur privé de l'assurance automobile.

CHAPITRE 1

LE PROFIL DU SECTEUR EN 1983

Avant d'aborder spécifiquement les divers aspects de la tarification pratiquée par les assureurs automobiles, il est opportun d'examiner certaines facettes du secteur privé de l'assurance automobile en 1983.

C'est ainsi que, dans ce premier chapitre, on traite de la structure du marché, de la performance financière des assureurs, des centres d'estimation et des modifications apportées en 1983 aux différents types de polices d'assurance automobile en usage.

1.1 LA STRUCTURE DU MARCHÉ

La structure du marché privé de l'assurance automobile est analysée en fonction du nombre d'assureurs autorisés à pratiquer ce genre d'assurance et de la part du marché que chaque assureur détient.

1.1.1 LE NOMBRE D'ASSUREURS

Le tableau 1 illustre l'évolution du nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec et de ceux qui se prévalent de cette autorisation en exerçant réellement cette activité; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe 1. Ces statistiques ne tiennent pas compte des assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1979	130	101
1980	138	109
1981	137	108
1982	137	106
1983	147	107

On constate qu'à la suite de quelques années de stabilité, le nombre des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile s'est accru de dix en 1983, soit d'environ 7%. Par contre, cela a eu très peu d'effet en 1983 sur l'offre d'assurance automobile puisque le nombre d'assureurs ayant effectivement exercé une activité n'a augmenté que d'un assureur.

Dans les faits, onze assureurs ont obtenu pour la première fois en 1983 un permis pour opérer en assurance automobile au Québec alors que le permis d'un autre n'a pas été renouvelé. Par ailleurs, cinq assureurs ont exercé une activité pour la première fois en 1983 alors que quatre autres ont cessé leurs opérations. Parmi les nouveaux assureurs autorisés à exercer, on note l'arrivée dans le marché de six sociétés mutuelles d'assurance-incendie; c'est la première fois que de telles sociétés québécoises, de type régional, sont autorisées à émettre des polices d'assurance automobile.

Sur les 147 assureurs autorisés à pratiquer en 1983, on compte donc maintenant 23 assureurs à charte, ou de formation, du Québec comparativement à 17 en 1982. Parmi les autres assureurs, on en dénombre 6 à charte d'une autre province (6 en 1982), 60 à charte du Canada (60 en 1982) et 58 à charte d'un autre pays (54 en 1982). Les assureurs de charte canadienne ou étrangère continuent donc à être fortement représentés dans le marché.

L'offre d'assurance automobile au Québec a donc peu varié en 1983 tout comme au cours des cinq dernières années. Cette offre est abondante et nul doute que la capacité de souscription de la centaine d'assureurs exerçant une activité au Québec est plus que suffisante pour absorber la demande d'assurance automobile. D'ailleurs, la proportion élevée (27%) d'assureurs qui n'exercent aucune activité malgré qu'ils y soient autorisés est indicatrice de cette abondance de l'offre.

1.1.2 LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS

Comme l'illustre le tableau 2, le marché privé de l'assurance automobile au Québec continue à être dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs même si les plus récentes statistiques laissent voir une légère déconcentration.

Les données du tableau 2, qui fait état des parts de marché des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec, sont établies en fonction du volume des primes souscrites. Comme les chiffres de l'année 1983 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport, les plus récentes données indiquées sont celles de 1982. Elles sont tout de même représentatives de la situation prévalant au début de 1983.

TABLEAU 2

PART DE MARCHÉ DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS (OU GROUPES D'ASSUREURS) AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou de groupes d'assureurs)	Part de marché 1981 %	1982 %
1	11	11
3	26	25
5	36	35
10	53	51
15	65	63

On voit qu'un petit nombre d'assureurs (ou groupes d'assureurs) continue de recueillir la majorité des primes souscrites en assurance automobile au Québec et que, malgré tout, le marché de l'assurance automobile n'est pas monopolistique puisqu'aucun assureur (ou groupe d'assureurs) ne le domine.

Lorsqu'on analyse plus à fond les parts de marché des plus importants assureurs, on constate qu'elles ont continué de varier de façon significative en 1982 et qu'il y a eu plusieurs changements dans la position des assureurs; d'ailleurs, certains assureurs ne faisaient plus partie en 1982 de ces quinze plus importants assureurs (ou groupes d'assureurs) ayant été déclassés par d'autres. Le marché n'est donc pas oligopolistique, malgré sa forte concentration, puisque les assureurs importants se font concurrence.

Cette forte concentration de l'offre n'est pas unique à l'assurance automobile; elle existe pour l'ensemble des assurances générales où l'on retrouve à peu près les mêmes chefs de file. De plus, la faible baisse observée en 1982 de cette concentration en assurance automobile a également été perçue pour l'ensemble des assurances générales.

En résumé, la structure du marché de l'assurance automobile au Québec demeurait, à la fin de 1982, propice à ce que la concurrence continue de s'exercer; l'offre était abondante et non monopolisée ni oligopolisée. On sera à même de constater, à partir d'autres analyses présentées plus loin dans ce rapport, qu'elle s'est effectivement exercée en 1983.

1.2 LA PERFORMANCE FINANCIÈRE DES ASSUREURS

Les assureurs qui font affaires en assurance automobile au Québec oeuvrent dans le vaste marché des assurances générales; c'est pourquoi il importe de rappeler certains faits sur leur performance financière, tant au Québec qu'au Canada, puisque celle-ci est le reflet des pratiques de tarification des assureurs et les influence sans aucun doute.

On se rappellera que, sur le plan financier, l'année 1981 fut désastreuse dans les assurances générales; les pertes d'exploitation au Canada avaient atteint un niveau record. Comme prévu, l'année 1982 fut marquée par une nette amélioration de la rentabilité. C'est ce qu'a révélé l'analyse des états financiers de 1982 déposés par les assureurs auprès de l'Inspecteur général des institutions financières.

Dans les faits, les compagnies d'assurances générales à charte du Québec ont réussi à réduire de plus de 80% leurs pertes d'exploitation (11,0 M$ en 1982 contre 65,1 M$ en 1981) et ont ainsi réalisé, avec l'apport de leures revenus de placement, des profits de 32,5 M$ en 1982 comparativement à des pertes de 8,7 M$ en 1981. Quant aux autres compagnies d'assurances générales exerçant au Québec, elles ont accru également de façon appréciable leurs bénéfices nets en 1982, ceux-ci s'élevant à 356,6 M$ de 110,2 M$ qu'ils étaient en 1981. Encore ici, une baisse importante (environ 40%) dans les pertes d'exploitation a permis ces meilleurs résultats.

Au moment de la rédaction de ce rapport, les statistiques correspondantes de l'année 1983 n'étaient pas disponibles. Cependant, à la lumière des résultats des trois premiers trimestres de 1983, on peut prévoir que la rentabilité

se sera de nouveau améliorée en 1983. Les bénéfices nets des compagnies d'assurances générales faisant affaires au Canada se sont élevés à 682 M$ pour les neuf premiers mois de 1983 comparativement à 266 M$ au cours de la même période de l'année 1982. A ce rythme, et malgré qu'on ait observé une détérioration au cours du troisième trimestre de 1983, on peut aisément prédire que les marges bénéficitaires atteindront, en dollars, un sommet en 1983.

On voit donc que la situation financière des assureurs faisant affaires en assurances générales au Québec se sera améliorée de beaucoup au cours des deux dernières années. Les ajustements apportés aux tarifs ainsi qu'une régression dans les coûts ont mené à ce redressement.

Comme on l'a souligné dans le rapport de 1982, la performance du marché québécois des assurances générales, particulièrement en assurance automobile, a largement contribué à ce redressement; ce marché compte pour une part non négligeable de l'ensemble des affaires des assureurs. C'est ainsi qu'en 1982, les primes d'assurances générales souscrites au Québec ont crû de 17% alors que les sinistres ont chuté de 6%. Cette diminution du niveau des sinistres a été particulièrement sentie en assurance automobile où, comme on le verra au chapitre 4, on assista en 1982 à une baisse notable dans la fréquence des accidents d'automobiles au Québec. En 1983, on peut s'attendre à ce que les revenus de primes souscrites au Québec aient fléchi suite à des ajustements à la baisse dans les tarifs; par contre, le niveau des sinistres, malgré une recrudescence au second semestre, aura peu augmenté.

En somme, on doit retenir que la performance financière des compagnies d'assurances générales faisant affaires au Québec aura été excellente en 1983 et que les assurés-automobilistes du Québec ont eu leur large part dans l'amélioration de la rentabilité du marché depuis 1982. On verra d'ailleurs qu'ils en ont profité, les assureurs ayant ajusté leurs tarifs à la baisse depuis la fin de 1982. On sera à même d'apprécier le niveau de ces tarifs aux chapitres 5 et 6 du présent rapport.

1.3 LES CENTRES D'ESTIMATION

Après avoir contribué, par son Opération Qualité, à améliorer de façon sensible l'efficacité des centres d'estimation, le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) se vit confronté, au cours de la dernière année, avec la tâche de promouvoir auprès de ses membres, les assureurs, une meilleure utilisation des 21 centres qu'il a implantés dans les principales villes du Québec.

Malgré les efforts mis sur l'amélioration de la qualité des services dispensés par les centres, on observait toujours, à la fin de 1982, que plusieurs assureurs les utilisaient peu pour l'expertise des dommages aux automobiles de leurs assurés même si la Loi sur l'assurance automobile leur fait obligation d'y recourir à toutes les fois que la chose est possible.

Cette lacune dans la fréquentation des centres par les assureurs a été particulièrement dénoncée par les exploitants des centres qui subissaient déjà une réduction sérieuse de l'achalandage dans le contexte de la baisse importante des accidents d'automobiles au Québec. Ces exploitants, qui avaient été appelés à améliorer sensiblement la qualité de leurs services, étaient maintenant en droit de s'attendre à ce qu'ils soient mieux utilisés.

C'est pourquoi l'Inspecteur général des institutions financières pressa le G.A.A. de voir à ce que ses membres respectent l'obligation que leur fait la Loi de façon à rétablir à un niveau satisfaisant le taux d'utilisation des centres par les assureurs.

Au cours de 1983, le G.A.A. entreprit donc de sensibiliser ses membres à la qualité des services offerts par les centres et à leur obligation d'y recourir. Il est intervenu directement auprès des assureurs dont le taux d'utilisation des centres était insuffisant et a suivi périodiquement l'évolution de leur performance.

Cette opération a produit de bons résultats; on observa une nette amélioration dans la fréquentation des centres par ces assureurs. C'est ainsi qu'à la fin de 1983, la situation était devenue plus acceptable; la grande majorité des assureurs utilisaient de façon satisfaisante les services des centres.

On ne doit pas, pour autant, s'arrêter en si bonne route; il y a encore place à l'amélioration, particulièrement chez certains assureurs qui continuent à démontrer une nette insouciance face à l'obligation que leur a imposée le législateur.

C'est pourquoi le G.A.A. doit continuer ses efforts en la matière tout autant qu'il doit assurer le caractère permanent de son Opération Qualité en poursuivant ses contrôles réguliers de la qualité des services dispensés par les centres. L'amélioration continue de ces services est un élément essentiel à leur promotion.

On doit donc s'attendre à ce que la performance des assureurs en matière d'utilisation des centres aille en s'améliorant. L'implantation en 1984 de quatre nouveaux centres dans des régions non présentement desservies par le réseau devrait contribuer à cette amélioration.

Quant aux assureurs qui continuent à ne pas utiliser de façon satisfaisante les centres, ils devront voir à corriger au plus tôt leur situation sinon l'Inspecteur général n'aura d'autre recours que de recommander au législateur de modifier la Loi sur l'assurance automobile pour enlever le caractère discrétionnaire de l'obligation qui leur est faite. Espérons que tel ne sera pas le cas et que les assureurs verront à apporter eux-mêmes les correctifs qui s'imposent.

1.4 LES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX POLICES D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Sur recommandation de son comité consultatif en la matière, l'Inspecteur général des institutions financières a, conformément à l'article 2479 du Code civil, approuvé des modifications aux polices d'assurance automobile en usage au Québec. Ces modifications, qui ont pris effet le 1er juillet 1983, ont pour but de reconnaître l'évolution récente dans l'étendue et les limites des couvertures offertes par les assureurs.

Les changements apportés sont assez nombreux mais, pour la plupart, ils ont peu d'impact sur les caractéristiques des principales couvertures d'assurance automobile. Etant donné leur caractère hautement technique, il serait assez fastidieux d'énumérer tous ces changements dans le présent rapport. C'est pourquoi, nous nous limiterons à en souligner les plus significatifs d'entre eux qui se rapportent à la police d'assurance automobile la plus fréquemment utilisée, soit la formule des propriétaires de véhicules (FPO, no 1).

La modification la plus importante apportée à cette police est certes celle qui permettra dorénavant à un assureur de réduire l'indemnité qu'il aurait normalement dû verser advenant que l'assuré ait fait des déclarations erronnées à l'émission ou ait négligé de rapporter promptement à l'assureur tout changement dans des conditions ou circonstances qui serait de nature à modifier l'appréciation du risque faite par l'assureur à l'émission.

Dans de telles circonstances, l'obligation de l'assureur se limitera à indemniser un sinistre dans la proportion de la prime qu'il a reçue à celle qu'il aurait dû recevoir si son évaluation du risque avait été faite à partir de déclarations exactes et complètes.

De plus, la garantie de responsabilité civile (chapitre A) de la nouvelle police a été élargie pour protéger le propriétaire du véhicule assuré, jusqu'à concurrence de 50 000,00 $, lorsqu'il conduit un véhicule dans des conditions qui étaient auparavant exclues. C'est ainsi, par exemple, que l'assuré est maintenant protégé par sa police lorsqu'il conduit le véhicule d'une personne vivant sous la même toit que lui ou lorsqu'il conduit le véhicule de son employeur.

La nouvelle police couvre également, toujours en vertu de la garantie de responsabilité civile, les risques reliés à l'utilisation par l'assuré d'une remorque qui ne lui appartient pas, que celle-ci soit attelée ou non à son véhicule. De plus, une remorque appartenant à l'assuré est dorénavant considérée comme un véhicule assuré même lorsqu'elle n'est pas attelée à un véhicule.

Les extensions de garantie, qu'on retrouve dans la nouvelle police et dont nous avons décrit quelques exemples ci-dessus, auront un impact mineur sur le niveau des coûts en assurance automobile et ne justifieront pas, à elles seules, une hausse des tarifs si on considère également que l'introduction de la clause de règlement proportionnel sera de nature à réduire les coûts.

CHAPITRE 2

LA CUEILLETTE DE L'INFORMATION

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre à l'Inspecteur général des institutions financières leurs manuels de tarifs ainsi que les autres données qu'il requiert d'eux. C'est à partir de cette information que s'effectue notre analyse des pratiques de tarification en assurance automobile au Québec. Ce chapitre fait état des principales données ainsi recueillies en 1983.

2.1 LES MANUELS DE TARIFS

Tel que l'exige la Loi sur l'assurance automobile, les assureurs doivent soumettre, dans les dix jours, à l'Inspecteur général, tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en usage. La majorité des assureurs se sont conformés à cette prescription en 1983 et c'est ainsi, comme on le verra plus loin, que de nombreuses modifications furent soumises.

On a toutefois de nouveau constaté au cours de la dernière année qu'un certain nombre d'assureurs ne respectaient pas cette exigence de la Loi et ce n'est que suite à des rappels que nous avons pu obtenir les modifications qu'ils avaient apportées à leurs manuels. Ces assureurs, de moins en moins nombreux avec les années, subiront éventuellement les sanctions prévues par la Loi.

Pour bénéficier d'une période suffisante pour effecteur l'analyse, nous n'avons retenu que les modifications aux tarifs qui ont pris effet le 1er novembre 1983 ou avant. D'autres modifications ont été apportées depuis cette date.

Au 1er novembre 1983, les 107 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec utilisaient 70 manuels de tarifs; certains assureurs sont groupés et utilisent des tarifs communs. A la même époque en 1982, 73 manuels étaient utilisés par 106 assureurs.

La plupart des manuels de tarifs ont subi en 1983 des modifications quant au niveau des primes puisque seulement 7 des 70 manuels sont demeurés inchangés. C'est surtout dans les voitures de tourisme que cette situation a prévalu alors que seulement quatre assureurs ou groupe d'assureurs n'ont pas modifié leurs tarifs. Dans les véhicules utilitaires, les

modifications furent moins nombreuses puisque plus de la moitié des assureurs n'ont pas changé leurs tarifs. La situation à cet égard est donc sensiblement comparable à celle observée au cours des années 1981 et 1982.

Dans les voitures de tourisme, on constate également que les assureurs ont modifié plus fréquemment leurs tarifs en 1983. C'est ainsi qu'au cours des dix premiers mois de l'année, 36 assureurs ont modifié leurs tarifs plus d'une fois alors qu'en 1982, on en dénombrait 25. On se rappelera que, dans la seconde moitié de l'année 1982, on a assisté à une relative stabilité dans les primes étant donné l'incertitude occasionnée par la tendance à la baisse de la fréquence des sinistres. Au fur et à mesure que l'impact de ce phénomène s'est précisé, les assureurs y ont réagi ce qui explique les changements plus nombreux en 1983.

On a également assisté en 1983 à un changement dans les pratiques de tarification des assureurs qui a contribué à cette situation. C'est ainsi que les assureurs, dans la révision de leurs primes, ont eu recours de façon plus systématique aux rabais et ont modifié moins souvent les tarifs de base de leurs manuels. En privilégiant une telle approche, les assureurs ont pu réagir plus promptement aux nouvelles conditions du marché et de façon plus sélective en visant certaines clientèles-cibles.

Dans la même veine, on a constaté récemment une recrudescence de la pratique d'allouer aux courtiers une certaine marge de manoeuvre dans l'utilisation du manuel de tarifs officiellement établi par l'assureur. Cette pratique, qui vise essentiellement à éviter une perte de clientèle au renouvellement, est fortement questionnable dans l'optique où

elle résulte en une tarification de cas par cas contrevenant ainsi aux règles de classification et de tarification officiellement établies et déposées auprès des autorités. Les assureurs recourant à une telle pratique doivent, tout au moins, divulguer à l'Inspecteur général leur politique à cet égard puisqu'il s'agit d'une modification au manuel de tarifs au sens de la Loi. Nous étudierons plus à fond cette question en 1984 et des directives pourraient être envoyées aux assureurs, s'il y a lieu.

Il ressort donc que l'année 1983 fut, en matière de révision des tarifs, des plus fébriles. Les modifications apportées par les assureurs ont été nombreuses, fréquentes et, sous certains aspects, innovatrices. On a pu aussi constater le même phénomène dans l'évolution des règles de classification qui sont analysées dans le prochain chapitre.

On doit voir là une indication de la vivacité de la concurrence en 1983 qui, sous certains aspects, est devenue plus imaginative.

Enfin, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de la Direction générale des assurances à Québec et à Montréal. A cet égard, on a observé une augmentation en 1983 du nombre de personnes qui les ont consultés; ces personnes, pour la plupart, oeuvrent dans le milieu de l'assurance automobile ou possèdent une certaine connaissance du domaine. On doit se réjouir d'une plus grande utilisation de cette importante source d'informations sur les pratiques des assureurs en matière de tarification et de classification des risques.

2.2 LE PLAN STATISTIQUE ET LES DONNÉES D'EXPÉRIENCE RECUEILLIES

Les données statistiques sur l'expérience québécoise des assureurs en matière de sinistres et de frais d'exploitation sont recueillies en vertu du Plan statistique du Québec.

Ce plan, entré en opération en 1981, est administré par l'Agence statistique du Groupement des assureurs automobiles conformément au mandat que lui confie l'Inspecteur général. L'Agence est ainsi responsable de la cueillette et du contrôle de la qualité des données ainsi que de la production des rapports qui en découlent. Pour la cueillette et le traitement des données, l'Agence a conclu une entente de services avec le Centre de traitement du Bureau d'assurance du Canada (B.A.C.) puisqu'elle ne possède pas encore les ressources nécessaires à cette tâche.

En 1983, l'Agence a produit, dans les délais prévus, les rapports sur les données recueillies en 1982. La production de ces rapports aux dates requises en 1983 confirme que l'Agence a résolu les problèmes rencontrés dans le cadre de l'implantation du nouveau plan statistique. Des difficultés dans la cueillette et la validation des premières données avaient empêché l'Agence de respecter les échéanciers en 1982.

Après cette troisième année d'opération du plan, on possède maintenant, selon cette nouvelle base statistique, les données d'expérience des assureurs pour les années 1981 et 1982; quant aux données recueillies en 1983, elles seront disponibles en mai 1984.

Ces données ont été utilisées dans notre analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1983. C'est

ainsi que, pour les frais d'exploitation, elles ont servi de base à la projection des coûts futurs. Pour les sinistres, par contre, on a continué d'utiliser, comme base de projection, les données publiées par le B.A.C. en fonction de l'ancienne base statistique. Ces données ont continué à être rapportées par les assureurs de façon à palier aux problèmes temporaires de l'implantation du nouveau plan et à assurer une continuité essentielle à l'analyse.

Par ailleurs, les données sur les sinistres recueillies selon la nouvelle base statistique furent très utiles dans l'appréciation de l'expérience récente et dans la fixation des hypothèses de projection, de même qu'elle nous ont permis de palier à certaines incohérences observées dans les statistiques publiées par le B.A.C.

Avec les années, les statistiques recueillies par le nouveau plan deviendront plus complètes, plus fiables et porteront sur une période suffisamment longue pour qu'on puisse y accorder une meilleure crédibilité. Lorsque le plan aura atteint une telle maturité, il deviendra la base du processus d'analyse de la tarification pratiquée au Québec en assurance automobile. D'ici là, on continuera de recourir aux données de l'ancienne base statistique mais avec une importance qui s'estompera dans le temps.

C'est pourquoi, il est important maintenant d'axer les efforts sur une validation exhaustive des premières données recueillies par le plan et c'est à cette tâche qu'on s'attaquera en priorité en 1984.

Au cours de la prochaine année, on devra également revoir certains éléments du plan à la lumière de l'évolution

récente des pratiques des assureurs en matière de classification des risques et de tarification. C'est ainsi, par exemple, que les territoires statistiques devront être révisés et qu'on devra apporter une attention particulière à l'accroissement du nombre de classes de conducteurs et à l'élaboration de nouveaux groupes de tarification des véhicules.

On voit donc que le nouveau plan, même s'il est encore jeune, commence déjà à montrer des signes de désuétude. L'éclatement qu'on observe de plus en plus dans la traditionnelle uniformité des règles de classification des assureurs en est une cause importante.

CHAPITRE 3

LA CLASSIFICATION

La classification des risques en assurance automobile représente un élément fondamental du processus de la tarification. Dépendant de l'appréciation qu'on fait du risque qu'il représente, un assuré se voit attribuer un classement qui détermine le prix de son assurance.

Pour effectuer ce classement, un assureur fait appel à des lignes directrices pour regrouper des assurés possédant certaines caractéristiques communes. Ce sont les règles de classification des risques.

En vertu du système présentement en usage chez les assureurs, il existe un large éventail de groupes ou classes et il y a des différences significatives dans les primes de chacune de ces classes. C'est pourquoi il est important que les assurés comprennent bien le fonctionnement de ce système puisqu'ils peuvent, sous certains égards, influencer leur classification et les primes qu'ils paient.

Dans ce chapitre, on rappellera donc les règles présentement en usage et les principes de leur fonctionnement. On traitera ensuite des principaux changements apportés à ces règles en 1983 et on analysera, de façon plus approfondie, la nouvelle classification des véhicules. Enfin, on conclura en faisant le point sur l'état de la réforme du système actuel.

3.1 LES RÈGLES UTILISÉES PAR LES ASSUREURS

Au fil des ans et de l'expérience acquise, les règles utilisées par les assureurs se sont multipliées de sorte qu'il existe aujourd'hui une foule de possibilités de classement d'un assuré dans le système de classification des risques en assurance automobile.

C'est ce qu'on est à même de constater lorsqu'on consulte la volumineuse et très technique documentation à ce sujet contenue dans les manuels de tarifs des assureurs. On ne doit d'ailleurs pas se surprendre que l'utilisation de ces manuels par des non initiés devienne une tâche des plus ardue.

C'est pourquoi on se contentera de décrire sommairement le fonctionnement de ces règles et les principes qui le sous-tendent. Une description plus détaillée est fournie à l'annexe 2.

Les règles de classification, même si elles ont évolué au cours des années, ont depuis longtemps eu comme assise, comme objectif, l'appréciation du risque selon quatre variables: le type de véhicule assuré, le territoire où il est habituellement conduit, le type de conducteur et son dossier de conduite. C'est le principe de base du fonctionnement du système actuel.

C'est ainsi que, pour les voitures de tourisme, la classification d'un assuré est établie, pour les garanties de responsabilité civile, tous risques et collision, en fonction du territoire, de la classe de conducteur, du dossier de conduite et du groupe de tarification du véhicule. Pour les garanties d'accident sans collision ni versement et risques spécifiés, seuls le territoire et le groupe du véhicule sont utilisés. Pour les véhicules utilitaires, la classification

adhère aux mêmes principes sauf qu'il n'y a pas de classes de conducteurs et qu'en responsabilité civile, on tient compte également de la catégorie du véhicule (utilisation, poids).

Pour chacune de ces variables, les assureurs établissent des classes ou groupes à partir de caractéristiques ou critères qu'ils jugent appropriés à l'évaluation du risque. Ce sont ces critères qui, en définitive, décident de la classification d'un assuré. Le fondement du système repose donc sur la justesse de leur choix et de leur utilisation. C'est également à travers ces critères qu'on peut observer l'évolution des règles de classification.

La revue des manuels de tarifs utilisés par les assureurs en 1983 nous permet de constater qu'il n'y a pas eu, au cours de la dernière année, un changement fondamental dans les règles de classification. Celles-ci demeurent, pour la plupart, fondées sur les critères en usage depuis longtemps. On a toutefois observé que la nouvelle façon de classer les véhicules, qu'avaient adoptée certains assureurs en 1982, s'est généralisée en 1983. Ce changement se veut important et il fait l'objet d'une analyse détaillée à la section 3.3.

C'est ainsi qu'en vertu de ces règles, les classes de conducteurs demeurent établies principalement en fonction du sexe, de l'âge et de l'état civil du conducteur et que d'autres critères plus directement reliés à l'utilisation du véhicule, tel le kilométrage parcouru, ont peu d'effet sur la classification. Certains assureurs accordent plus d'importance au kilométrage mais il s'agit encore d'une infime minorité.

Quant aux dossiers de conduite, ils sont établis à partir de l'expérience d'accidents d'un assuré. Les accidents, dont tient compte un assureur, sont ceux qui ont donné lieu à des réclamations en collision et dont il a la connaissance, bien sûr. D'autres critères reliés à l'expérience de conduite d'un véhicule, telles les infractions au Code de la sécurité routière et les années de détention d'un permis de conduire, sont peu ou pas utilisés.

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Il ne semble pas y avoir de règle précise à la base de cette délimitation sauf qu'elle vise à regrouper un ensemble de villes ou régions qu'on présume représentatif d'un environnement particulier en regard de sa densité de population, sa topographie et son système routier. Présentement, ces territoires sont au nombre de huit et ils s'apparentent beaucoup aux principales régions administratives du Québec.

Enfin, les groupes de tarification des véhicules sont établis en fonction, d'une part, de leur valeur à l'achat et de leur année de fabrication et, d'autre part, de l'expérience de ces véhicules en matière de fréquence et de coût des sinistres. Ce dernier critère a été introduit en 1982.

Même s'il n'y a pas eu de changement de fonds dans la façon dont la classification s'est effectuée en 1983, on a pu tout de même observer des modifications dans les règles des assureurs au cours de la dernière année. Ces modifications sont analysées à la section qui suit.

3.2 LES CHANGEMENTS APPORTÉS EN 1983

L'année 1983 fut une année très fertile en matière de révision des règles de classification utilisées par les assureurs. De nombreuses modifications ont été apportées ou complétées au cours de la dernière année et ont touché chacune des principales variables de la classification.

Voyons donc quelles ont été les principales modifications pour chacune des variables.

Territoires de tarification

Beaucoup d'assureurs ont, en 1983, subdivisé des territoires qu'ils considéraient auparavant comme un tout dans leur tarification. On avait observé le début d'une telle pratique en 1982 mais elle n'était alors le lot que d'une minorité d'assureurs.

En 1983, environ la moitié des assureurs ont ainsi fractionné le territoire dans lequel se trouve la région métropolitaine de Montréal. D'autres assureurs, moins nombreux toutefois, ont fait de même pour le territoire comprenant la région métropolitaine de Québec. Il s'agit là des deux territoires où on retrouve la majorité des assurés québécois.

On ne doit pas se surprendre de telles initiatives puisque les territoires de tarification ont été définis depuis fort longtemps et ne reflètent pas les réalités socio-économiques d'aujourd'hui. Ces territoires, principalement les plus populeux, souffrent d'un manque d'homogénéité flagrant. Ils sont établis principalement en fonction de considérations géographiques et englobent un ensemble de villes ou régions qui, d'un point de vue d'exposition au risque d'accidents, peuvent montrer des différences significatives même si elles sont limitrophes.

On peut s'attendre à ce que cette nouvelle pratique s'intensifie au cours des prochaines années et qu'à la longue émergera un nouveau système de classification des territoires pour les fins de la tarification.

C'est pourquoi il est urgent que soient redéfinis les territoires statistiques qui sont à la base du système actuel de façon à ce que les statistiques recueillies collent davantage aux nouvelles pratiques des assureurs et de façon également à assurer que la réforme, qui s'annonce en la matière, se fasse de façon ordonnée.

Le Comité consultatif sur la statistique d'assurance automobile s'attaquera à cette tâche en 1984 et proposera éventuellement les modifications appropriées au Plan statistique du Québec.

Classes de conducteurs

Certains assureurs ont créé de nouvelles classes de conducteurs en 1983; elles s'ajoutent au nombre déjà passablement élevé de classes en usage.

Ces nouvelles classes s'adressent principalement aux conductrices. C'est ainsi que des assureurs ont établi des classes spécifiques aux femmes âgées de 25 ans et plus alors que d'autres l'ont fait pour les femmes âgées de 30 ans et plus. Ces assurées étaient auparavant regroupées, pour les fins de la tarification, avec les hommes célibataires de 30 ans et plus ou mariés de 25 ans et plus.

D'autres assureurs, sans modifier directement leurs classes de conducteurs, l'ont fait indirectement en accordant des rabais spéciaux à certaines catégories de conducteurs ce

qui, en pratique, a eu pour effet d'appliquer des tarifs différents à des assurés d'une même classe. C'est ainsi que des assureurs ont réduit les primes de certains assurés en fonction de leur âge ou de leur sexe. On a observé peu d'uniformité chez les assureurs qui ont adopté une telle pratique, tant dans les conditions d'application que dans les catégories de conducteurs impliqués. Par contre, on constate qu'on a surtout visé une clientèle adulte (35 ans et plus, 45 ans et plus, etc.).

Ces changements dans les classes de conducteurs, même s'ils ne sont pas généralisés, n'en demeurent pas moins discutables puisqu'ils ont comme effet d'accorder dans la classification encore plus de poids à des critères qui sont considérés par plusieurs comme les plus désuets dans le système actuel, soient l'âge et le sexe.

Dossiers de conduite

Certains assureurs ont introduit de nouveaux dossiers de conduite en 1983. Ces assureurs reconnaissent maintenant dans leur tarification une expérience de quatre années sans accident ou de six années sans accident. Ces dossiers s'ajoutent à ceux déjà en usage, et auxquels se réfèrent encore la majorité des assureurs, soient les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 années sans accident.

Dans l'optique où le dossier de conduite d'un assuré vise à établir son expérience de conduite en matière d'accidents, on doit considérer cette initiative comme valable puisqu'elle devrait, en théorie, accorder plus de poids dans la classification à un critère directement relié au risque assuré.

En pratique, toutefois, il s'agit là de changements qui auront vraiment peu d'impact sur la classification si on tient compte du manque d'uniformité et de rigueur dans l'administration actuelle du système de dossiers de conduite par les assureurs.

La classification qu'on fait présentement des assurés selon leur dossier de conduite est peu significative et peu représentative de la réalité. Au départ, la classification d'un nouvel assuré se fait à partir des informations divulguées par celui-ci et la majorité des assureurs se préoccupent peu d'en vérifier la véracité. Par après, le traitement qu'on accordera à cet assuré, advenant qu'il soit responsable d'un accident, variera selon l'assureur puisqu'il n'y a pas d'uniformité dans la façon dont les assureurs administrent ces règles. Certains assureurs, pour les meilleurs dossiers, ne tiendront pas compte d'un premier accident alors que d'autres le feront en déclassant partiellement ou totalement l'assuré. Il y a, enfin, le cas de l'assuré qui préférera absorber lui-même un dommage mineur lors d'un accident plutôt que de déclarer sa responsabilité à son assureur. Comme ce dernier n'a pas, en vertu de la convention d'indemnisation directe, à indemniser les dommages à autrui, il ne sera pas informé de cette situation puisque très peu d'assureurs s'échangent une telle information.

On peut en déduire facilement que le système actuel de classification des dossiers de conduite souffre d'un manque évident d'homogénéité. On note d'ailleurs que la très grande majorité des assurés québécois sont présentement classés au meilleur dossier de conduite ce qui, mathématiquement, est incompatible avec la réalité statistique d'accidents. Cela démontre le peu d'attention que portent les assureurs à ce critère de classification.

C'est pourquoi, en matière de dossiers de conduite, la révision des règles devrait surtout être axée en priorité sur l'épuration de la classification actuelle et l'élaboration par les assureurs de moyens de contrôle qui permettront de redonner à ce critère de classification sa vraie signification.

Groupes de tarification des véhicules

Comme on l'a signalé précédemment, tous les assureurs ont, en 1983, adopté la nouvelle façon de classer les véhicules aux fins de la tarification. Ce changement avait été introduit en 1982 par certains assureurs.

Les groupes de tarification des véhicules sont maintenant établis en tenant compte de l'expérience de sinistres (fréquence, coût moyen) des différents types de véhicules en plus de leur valeur et année de fabrication.

Il s'agit là d'un changement important et très valable puisqu'il vise à refléter plus adéquatement le risque d'un véhicule, lequel ne peut dépendre uniquement de sa valeur à neuf ou dépréciée. On sera à même de mieux apprécier l'impact de ce changement dans l'analyse qu'on fait de ces nouveaux groupes à la section suivante de ce chapitre.

En plus de ces changements aux règles de base de la classification, on a également observé des modifications à certaines règles particulières des assureurs. A cet égard, le changement le plus significatif a certes été la prolifération des rabais accordés par les assureurs à certains de leurs assurés. Jusqu'à maintenant, cette pratique se voulait particulière et s'appliquait à peu d'assurés; en 1983, elle est devenue plus systématique.

Dans un marché qui fut, en 1983, caractérisé par des prix à la baisse, une concurrence très vive et une incertitude quant à son évolution, on ne doit pas se surprendre que les assureurs aient beaucoup plus privilégié la pratique des rabais dans la révision de leur tarification. De cette façon, ils peuvent réagir plus promptement à l'évolution des conditions du marché et à la compétition et, surtout, ils peuvent le faire de façon plus sélective en axant plus facilement leur politique de conservation et de mise en marché sur certaines clientèles-cibles.

Les rabais ainsi accordés ont été nombreux et très variés. Ils ont été établis à partir d'une foule de critères, dont beaucoup servent déjà de base à la classification. C'est ainsi, par exemple, que des rabais ont été accordés en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré, de l'expérience de conduite, du type de véhicules, du territoire. On note qu'il y a peu d'uniformité dans les pratiques des assureurs tant dans les types de rabais que dans les conditions qui y donnent droit. Il ressort, malgré tout, que ces pratiques ont surtout privilégié une clientèle adulte, les rabais établis en fonction de l'âge ayant été prédominants.

Dans la mesure où ces rabais ne s'appliquent pas à l'ensemble des assurés d'une même classe et imposent des conditions plus restrictives que celles inhérentes à la classification de base déjà établie, il en résulte une tarification qui varie à l'intérieur même de cette classe. C'est dans cette optique que les politiques de rabais introduites par les assureurs en 1983 ont modifié les règles de base de la classification.

En résumé, les changements apportés par les assureurs à leurs règles de classification ont été nombreux et des plus diversifiés en 1983. On a vu le nombre de classes s'accroître tout autant qu'ont proliféré les rabais de toute sorte accordés par les assureurs. On assiste à un début d'éclatement du système traditionnel de classification des risques et de l'uniformité qui l'a longtemps caractérisé.

Il est difficile de prévoir vers où s'orientent les assureurs en la matière; la diversité dans leurs pratiques n'a jamais été aussi grande. On peut penser que les initiatives de réforme de la classification des territoires et des véhicules se poursuivront; elles répondent à une nouvelle réalité et visent à mieux refléter le risque.

On ne peut toutefois en dire autant des changements dans les classes de conducteurs ou dans les politiques de rabais qui ont contribué à accroître l'importance des critères d'âge et de sexe dans la classification. Ces changements ont été introduits pour répondre à des impératifs de conservation et de mise en marché axées sur certaines clientèles sélectes dans un contexte concurrentiel très intense.

3.3 LA NOUVELLE CLASSIFICATION DES VÉHICULES

En assurance automobile, la prime payée par un assuré varie selon le type de véhicule qu'il conduit. Les assureurs attribuent à chaque véhicule un classement qui dépend de sa marque, son modèle et son année de fabrication. C'est ainsi que des centaines de véhicules de type différent sont regroupés dans environ une quinzaine de classes. Ce sont les groupes de tarfication des véhicules.

Jusqu'en 1982, le seul critère utilisé par les assureurs pour effectuer ce classement était la valeur d'un véhicule, soit son prix à l'achat et sa valeur dépréciée par la suite. Plus cette valeur était élevée, plus le classement ou groupe attribué au véhicule était élevé et plus la prime l'était aussi.

Même s'il y a une relation entre la valeur d'un véhicule et le coût de sa réparation, cette façon de classer les véhicules était pour le moins rudimentaire puisqu'elle ne tient pas compte de d'autres éléments importants qui influencent le coût des sinistres et qui sont peu ou pas reliés à la valeur d'un véhicule. Ces éléments sont la fréquence de sinistre particulière à un véhicule, la plus ou moins grande fragilité du véhicule, la facilité de réparation ainsi que le prix des pièces de remplacement.

Des études ont d'ailleurs démontré que des véhicules de même valeur ne représentent pas nécessairement le même risque, qui peut différer selon la marque et le modèle. De plus, un véhicule usagé peut représenter un risque aussi grand qu'un véhicule neuf même si sa valeur est beaucoup moindre.

En 1982, certains assureurs ont innové en tenant compte, dans la composition de leurs groupes de véhicules, de

l'expérience de sinistres propre à chaque type de véhicule, en plus de sa valeur. C'est le Groupement technique des assureurs (G.T.A.) qui a introduit cette notion dans la tarification qu'il a établie à titre de guide pour ses membres en 1982. Comme on l'a vu précédemment, tous les assureurs ont emboîté le pas en 1983 en adoptant cette nouvelle façon de classer les véhicules.

On ne peut que se réjouir d'un tel changement puisqu'il contribuera à améliorer l'équité du système de classification et de tarification en reflétant mieux le risque associé au véhicule. Cette amélioration sera d'autant plus sentie qu'on n'hésitera pas à accorder tout le poids qui lui revient à l'expérience de sinistres des véhicules.

Après avoir analysé la nouvelle structure établie par le G.T.A., qui a servi de base à la réforme, on doit malheureusement conclure que beaucoup reste à faire pour atteindre ce résultat. La nouvelle classification des véhicules diffère peu de l'ancienne; on accorde encore beaucoup trop d'importance à la valeur du véhicule.

Notons au départ que le G.T.A. n'a révisé que la classification des véhicules fabriqués en 1982 et 1983 de sorte que, pour la grande majorité des véhicules, le groupe demeure établi uniquement en fonction de leur valeur. Même chez les assureurs qui ont cherché à réviser plus en profondeur leur classification, on observe que les groupes attribués aux véhicules usagés demeurent fondés sur la relation entre leur prix à l'achat et leur valeur dépréciée.

Il ressort de notre analyse que la reclassification des véhicules a été faite avec comme objectif de changer le moins possible la structure existante. C'est ainsi que des

ajustements n'ont été apportés au classement d'un véhicule que lorsque son expérience de sinistres se démarquait sensiblement de celle de l'ensemble des véhicules du même groupe; même là le traitement accordé à certains véhicules a différé de celui accordé à d'autres sans justification apparente.

On note également qu'on a procédé avec beaucoup de modération dans ce reclassement des véhicules; l'expérience de sinistres de certains véhicules aurait justifié que le nouveau groupe qui leur fut attribué soit beaucoup plus bas ou beaucoup plus élevé.

C'est pourquoi lorsqu'on analyse le fondement de cette nouvelle structure de tarification des véhicules, on constate que, même si globalement les différences dans les primes par groupe de véhicules semblent fondées sur les différences dans leur expérience de sinistres, tel n'est pas le cas pour beaucoup de véhicules.

En fait, il existe des écarts importants dans l'expérience de sinistres de véhicules qui font partie d'un même groupe et cela entrave sérieusement l'équité de la nouvelle classification, qui est peu homogène. On note, par exemple, que des véhicules de groupe 12 ont une meilleure expérience de sinistres que certains véhicules de groupe 8; la prime chargée pour des véhicules de groupe 12 est pourtant deux fois plus élevée que celle chargée pour des véhicules de groupe 8.

Les commentaires, qu'on vient de faire, s'appliquent à la tarification de la garantie de collision, dont l'expérience de sinistres par véhicule a servi de base à la restructuration des groupes. Ce sont ces mêmes groupes qui

sont utilisés pour la tarification des autres garanties. En responsabilité civile, la classification des véhicules a encore peu d'importance puisque le niveau des primes diffère peu selon le véhicule, même si depuis l'avènement de l'indemnisation directe des assurés, l'assureur indemnise les dommages au véhicule de son assuré. Pour la garantie d'accident sans collision ni versement, la classification du véhicule joue, par contre, un plus grand rôle et la différence dans les primes par groupe de véhicules est plus importante.

Le fait d'utiliser les mêmes groupes de véhicules en collision et en accident sans collision ni versement n'est pas très logique puisque des groupes établis en fonction de l'expérience de sinistres d'une garantie ne s'appliquent pas nécessairement à l'autre. Les éléments qui font qu'un véhicule est plus ou moins exposé au risque en collision ne sont pas les mêmes qu'en accident sans collision ni versement. C'est ce que démontre d'ailleurs l'expérience de sinistres par type de véhicules où l'on retrouve des différences importantes dans les résultats de ces deux garanties.

On observe, par exemple, que les petites sous-compactes ont une bien meilleure expérience de sinistres en accident sans collision ni versement qu'en collision et que l'inverse prévaut pour les grosses voitures.

La classification des véhicules en accident sans collision ni versement, faite à partir de l'expérience de sinistres en collision, est donc des plus inéquitables. Elle contribue à imposer aux véhicules moins dispendieux une tarification plus élevée que justifiée, au profit des véhicules plus dispendieux.

Il en résulte une structure de tarification où les différences dans les primes par groupe de véhicules ne sont pas justifiées par l'expérience de sinistres. De plus, il existe des écarts significatifs dans l'expérience de sinistres de véhicules faisant partie d'un même groupe; ces écarts sont plus importants qu'en collision.

On voit donc que la réforme de la classification des véhicules est encore très partielle; les assureurs tiennent toujours peu compte de l'expérience de sinistres propre aux différents types de véhicules. La nouvelle classification utilisée en 1983 accorde à plusieurs véhicules un traitement qui est peu cohérent avec leur expérience de sinistres; ces incohérences démontrent le peu d'équité d'un système de classification principalement axé sur la valeur du véhicule.

C'est pourquoi il importe que le C.T.A. et les assureurs se remettent à la tâche avec la volonté de réformer plus en profondeur la classification des véhicules. Ils ne doivent pas hésiter à reformuler de fonds en comble les groupes de véhicules lorsque l'expérience de sinistres le justifie. Les statistiques d'expérience par type de véhicule, recueillies depuis 1981 selon le Plan statistique du Québec, pourront servir de soutien statistique à cette révision.

L'équité du système de classification des risques en assurance automobile sera améliorée lorsqu'on accordera au véhicule toute l'importance qui lui revient. Tel n'est pas le cas présentement alors qu'environ 90% des véhicules sont classés dans deux groupes parmi la quinzaine établie.

3.4 LA RÉFORME DU SYSTÈME

Depuis 1980, nous incitons fortement les assureurs à réviser en profondeur le système actuel de classification des risques qui souffre, de toute évidence, de désuétude avec le résultat que les assurés ne paient pas nécessairement la prime qui refléterait le risque qu'ils représentent.

En 1982, un comité du Groupement des assureurs automobiles, chargé d'étudier la question, paraissait convenir que le présent système de classification est imparfait. Il préconisait une réforme graduelle qui viserait à accorder plus de poids dans la classification au véhicule et à son utilisation ainsi qu'au dossier de conduite de l'assuré; on contribuerait ainsi à diminuer l'importance de l'âge, du sexe et de l'état civil dans la classification.

Cette approche nous apparaissait prometteuse. Les travaux préliminaires devant conduire à un système de classification plus équitable semblaient bien amorcés et il y avait lieu d'espérer que les assureurs ne s'arrêteraient pas en si bonne voie.

A la lumière des modifications apportées par les assureurs à leurs règles de classification en 1983, on doit malheureusement constater que tel ne fut pas le cas. L'accroissement du nombre de classes de conducteurs et les politiques de rabais des assureurs ont contribué à accentuer l'importance des critères tels que l'âge et le sexe de l'assuré dans la classification. Malgré l'amélioration dans la classification des véhicules en 1983, l'importance accordée à ce facteur est encore trop mitigée pour atténuer cette situation.

On voit donc que la révision du système de classification s'oriente vers une toute autre voie que celle annoncée. La classe de conducteur, principalement fondée sur l'âge, le sexe et l'état civil, n'a jamais eu autant d'importance dans la classification d'un assuré et dans le niveau de la prime qu'il paie. Il s'agit là d'une situation inévitable dans un système où la classification selon le dossier de conduite et le type de véhicule n'a plus vraiment de signification; la très grande majorité des assurés se retrouvent en la matière classés au même niveau alors que les différences dans le risque qu'ils représentent justifieraient de plus grands écarts.

C'est pourquoi il est impératif que les assureurs procèdent à une révision plus en profondeur de la classification des véhicules et qu'ils soient plus rigoureux dans l'administration du système de dossiers de conduite. Autrement, la tarification en assurance automobile demeurera presqu'exclusivement dépendante de l'âge, du sexe et de l'état civil de l'assuré.

A cet égard, les assureurs devront être plus conscients de l'évolution constante des législations en matière de droits et libertés civils qui entraînera inévitablement des ajustements en la matière. Les assureurs seront alors forcés d'en tenir compte.

CHAPITRE 4

LES COÛTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE

En assurance automobile, l'assuré paie une prime pour une protection future dont le prix de revient n'est pas connu à l'avance; le coût de cette protection se précise au fur et à mesure que le temps s'écoule depuis l'émission de la police. C'est pourquoi, il est nécessaire, que ce soit pour établir un tarif ou pour en vérifier le fondement, d'estimer les coûts futurs qui servent de base à la tarification.

Ce prix de revient comprend le coût des sinistres et les frais d'exploitation. Des statistiques sont compilées chaque année sur l'expérience des assureurs en regard de ces deux composantes du coût de l'assurance. C'est à partir de l'analyse de ces résultats passés qu'on apprécie l'évolution des coûts et qu'on effectue cet exercice de prévision.

Dans ce chapitre, on analysera les statistiques sur les coûts des dernières années et on fera état des hypothèses retenues pour estimer les coûts des polices d'assurance automobile émises en 1983.

4.1 L'EXPÉRIENCE DES DERNIÈRES ANNÉES

4.1.1 LE COÛT DES SINISTRES

Le coût des sinistres est fonction de la fréquence des sinistres et du coût moyen par sinistre. La combinaison de ces deux éléments donne le coût des sinistres par véhicule assuré, soit le prix de revient par unité.

Les données d'expérience relatives aux coûts des sinistres sont compilées par année d'assurance et n'englobent que les coûts attribuables aux polices émises au cours de cette année d'assurance. Une année d'assurance est la période qui s'étend du 1er juillet d'une année au 30 juin de l'année suivante. C'est ainsi que les données de l'année d'assurance 1982, par exemple, ont trait aux coûts des sinistres attribuables aux polices émises du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982.

Dans les tableaux qui suivent, les statistiques d'expérience relatives aux sinistres survenus au Québec au cours des cinq dernières années d'assurance sont présentées de façon séparée pour les voitures de tourisme et pour les véhicules utilitaires, ainsi que pour chacune des garanties suivantes: la responsabilité civile, la collision et l'accident sans collision ni versement.

Les données statistiques sont tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1982" et du "Bulletin no S.D. 626" publié par le Bureau d'assurance du Canada.

Les chiffres apparaissant dans ces tableaux pour les années antérieures à 1982 ne sont pas nécessairement identiques à ceux qui apparaissent dans les rapports précédents

puisque, chaque année, des ajustements sont apportés pour tenir compte des informations plus complètes qui deviennent disponibles après la parution des rapports.

TABLEAU 3

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME

Année d'assurance	Fréquence des sinistres		Coût moyen par sinistre		Coût des sinistres par véhicule assuré	
	F	%*	$	%*	$	%*
RESPONSABILITÉ CIVILE						
1978	0,105	--	829	--	86,89	--
1979	0,122	+16,2	842	+ 1,6	102,28	+17,7
1980	0,120	- 1,6	920	+ 9,3	110,52	+ 8,1
1981	0,117	- 2,5	959	+ 4,2	111,68	+ 1,0
1982	0,097	-17,1	938	- 2,2	90,99	-18,5
COLLISION						
1978	0,084	--	1 185	--	99,56	--
1979	0,093	+10,7	1 408	+18,8	130,36	+30,9
1980	0,101	+ 8,6	1 490	+ 5,8	149,93	+15,9
1981	0,098	- 3,0	1 555	+ 4,4	152,79	+ 1,9
1982	0,079	-19,4	1 563	+ 0,5	122,71	-19,7
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
1978	0,081	--	395	--	31,95	--
1979	0,098	+21,0	472	+19,5	46,02	+44,0
1980	0,108	+10,2	547	+15,9	58,88	+27,9
1981	0,111	+ 2,8	585	+ 6,9	64,85	+10,1
1982	0,098	-11,7	610	+ 4,3	59,71	- 7,9

* Variation annuelle en pourcentage

Les résultats de l'année 1982, tels que révélés par le tableau 3, sont pour le moins spectaculaires. Le coût des sinistres pour les voitures de tourisme a chuté de façon appréciable pour chacune des garanties. C'est une diminution importante de la fréquence des sinistres qui en est la cause.

On doit voir dans ces résultats la grande influence d'un contexte économique difficile, de prix de l'essence élevés et des mesures plus strictes de sécurité routière. Ces conditions ont occasionné un changement radical des comportements des intervenants du marché de l'assurance automobile, principalement les assurés.

Dès la fin de 1981, on assista à une diminution notable et soudaine des accidents d'automobiles au Québec. Ce phénomène, dont la naissance coïncidait avec une hausse importante du prix de l'essence, s'est poursuivi tout au long de l'année 1982 alors que l'avènement du nouveau Code de la sécurité routière et des conditions économiques difficiles ont contribué à ce que les assurés se servent moins fréquemment de leurs automobiles et qu'ils conduisent de façon plus prudente.

C'est pourquoi on anticipait alors que les coûts de l'assurance automobile, dont la hausse avait été freinée en 1981, diminueraient en 1982. L'ampleur de cette réduction est toutefois inattendue; la baisse dans la fréquence des sinistres a surpassé toutes les prévisions, même les plus optimistes. La fréquence des sinistres en responsabilité civile et en collision, en régressant respectivement de 17,1% et 19,4% en 1982, se situe à un niveau qu'on n'avait pas vu depuis longtemps.

La baisse dans les accidents a été particulièrement sentie dans la catégorie des accidents graves de sorte qu'elle a également eu un effet bénéfique sur le coût moyen par sinistre qui a chuté de 2,2% en responsabilité civile et n'a augmenté que de 0,5% en collision. Nul doute aussi que la conjoncture a contribué à modérer les appétits des fabricants de pièces d'automobiles et des ateliers de réparation; depuis 1982, on constate d'ailleurs une inflation beaucoup plus modeste dans le prix des pièces et les taux horaires des garages. On peut également penser que ce contexte a été particulièrement propice à ce que s'exerce une négociation plus serrée des coûts de réparation permettant ainsi aux assureurs d'obtenir des règlements de sinistres moins coûteux tout en demeurant justes pour les assurés.

En comparant les résultats des deux principales garanties, on constate que, pour une deuxième année consécutive, la fréquence des sinistres en collision a baissé plus que celle en responsabilité civile. Le phénomène d'érosion de la franchise causée par l'inflation, qui a un effet à la hausse sur la fréquence en collision, a donc eu moins d'impact et a été compensé par d'autres facteurs tel que le fait qu'en situation économique difficile, moins d'assurés achètent cette garantie qui n'est pas obligatoire.

Enfin, pour la garantie d'accident sans collision ni versement, l'année 1982 marque un arrêt dans la hausse vertigineuse des coûts de cette garantie qui avaient plus que doublé au cours des trois années précédentes. Le coût des sinistres par véhicule assuré a diminué d'environ 8% suite à une baisse de 11,7% dans la fréquence. Encore ici, la situation économique difficile a eu ses effets; les gens, utilisant moins fréquemment leurs véhicules, ont été moins exposés aux hasards de la route, au vol et au vandalisme.

Les statistiques d'expérience pour l'année d'assurance 1983 ne seront connues que dans quelques mois mais déjà, on peut prévoir que les coûts changeront peu en 1983; la baisse dans les accidents qui s'est poursuivie, contre toute attente, au cours des premiers mois de 1983, continuera à avoir ses effets et compensera l'inflation du coût moyen. Il s'agira toutefois d'une acalmie temporaire et on doit s'attendre à ce que les coûts reprennent leur ascension par après; le nombre des accidents de la route est en recrudescence depuis l'été 1983.

Il apparaît donc que les assurés, dans une conjoncture plus favorable, reviendront à leurs anciennes habitudes et on ne peut que le déplorer. Les résultats de 1982 sont pourtant révélateurs; ils démontrent jusqu'à quel point l'adoption de comportements plus rationnels a une influence bénéfique sur le niveau des coûts, donc du prix de l'assurance automobile.

TABLEAU 4

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VÉHICULES UTILITAIRES

Année d'assurance	Fréquence des sinistres		Coût moyen par sinistre		Coût des sinistres par véhicule assuré	
	F	%*	$	%*	$	%*
RESPONSABILITÉ CIVILE						
1978	0,082	--	1 058	--	86,69	--
1979	0,097	+18,3	1 289	+21,8	125,19	+44,4
1980	0,101	+ 4,1	1 303	+ 1,1	131,19	+ 4,8
1981	0,092	- 8,9	1 281	- 1,7	117,39	-10,5
1982	0,077	-16,3	1 310	+ 2,3	100,86	-14,1
COLLISION						
1978	0,066	--	2 032	--	133,41	--
1979	0,077	+16,7	2 342	+15,3	180,57	+35,3
1980	0,085	+10,4	3 467	+ 5,3	210,08	+16,3
1981	0,078	- 8,2	2 432	- 1,4	190,11	- 9,5
1982	0,060	-23,1	2 418	- 0,6	145,38	-23,5
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
1978	0,066	--	561	--	37,04	--
1979	0,084	+27,3	620	+10,5	51,89	+40,1
1980	0,089	+ 6,0	659	+ 6,3	58,32	+12,4
1981	0,091	+ 2,2	750	+13,8	68,56	+17,6
1982	0,083	- 8,8	767	+ 2,3	63,53	- 7,3

* Variation annuelle en pourcentage

En 1982, l'évolution des coûts des sinistres des véhicules utilitaires se compare à celle des voitures de tourisme. Une diminution importante de la fréquence des sinistres a contribué à ce que le coût des sinistres par véhicule utilitaire assuré baisse dans chacune des garanties.

Il s'agit là d'une situation normale puisque les facteurs qui influencent les coûts des voitures de tourisme influencent également ceux des véhicules utilitaires, quoiqu'à des degrés différents.

Pour les véhicules utilitaires constitués majoritairement de véhicules de commerce, le contexte économique joue un grand rôle; une conjoncture difficile affecte de façon plus rapide et plus prononcée l'utilisation de ces véhicules. Les prix de l'essence élevés et des mesures plus strictes de sécurité routière influencent aussi la fréquence des sinistres des véhicules utilitaires mais à un degré moindre que pour les voitures de tourisme.

Si on examine les statistiques, on s'aperçoit que la situation économique difficile a eu un impact plus important sur les véhicules utilitaires. Comparativement aux voitures de tourisme, la fréquence des sinistres des véhicules utilitaires a, au cours des deux dernières années, diminué de façon plus importante et cette baisse s'est manifestée avec plus d'acuité dès 1981.

Quant au coût moyen par sinistre, il a légèrement augmenté en 1982 en responsabilité civile et a diminué en collision. On voit donc que, tout comme pour les voitures de tourisme, le coût moyen a peu évolué malgré l'inflation; cette situation peut s'expliquer de la même façon que pour les

voitures de tourisme quoique l'importance des divers phénomènes qui y ont contribué puisse différer selon les types de véhicules.

En responsabilité civile, le coût moyen par sinistre des véhicules utilitaires est plus affecté par la survenance de sinistres catastrophiques; ces sinistres peu fréquents peuvent, de par leur importance, influencer de façon significative le coût moyen de l'ensemble des sinistres. A cet effet, on a observé que l'année 1980 a été particulièrement marquée par de tels sinistres et c'est ce qui a contribué à la baisse du coût moyen en 1981. Il s'agit là toutefois d'une diminution artificielle puisque, si on élimine l'effet de ces sinistres, on note plutôt une augmentation de l'ordre de 6% du coût moyen en 1981. Ce résultat est plus vraisemblable et concorde avec celui des voitures de tourisme pour la même année.

En collision, les statistiques du tableau 4 sur le coût moyen par sinistre diffèrent considérablement de celles indiquées dans nos rapports précédents; le coût moyen y est beaucoup plus élevé. Cet ajustement dans les données d'expérience de la garantie de collision a été apporté par le BAC dans son dernier rapport statistique et a touché non seulement l'année 1982 mais également les années antérieures.

Suite à une vérification auprès de cet organisme, on a appris que les données publiées avant 1982 sur l'expérience des véhicules utilitaires en collision étaient incomplètes ne couvrant que les véhicules assurés avec une franchise de 250,00 $ ou moins. Pour les véhicules utilitaires, il s'agit là d'une omission importante puisque beaucoup de véhicules sont assurés avec une franchise supérieure à 250,00 $.

L'effet de cette exclusion s'est fait surtout sentir sur le coût moyen par sinistre et, bien sûr, sur le coût des sinistres par véhicule assuré. A titre comparatif, on note que, sur une base similaire à celle utilisée avant 1982, le coût moyen par sinistre aurait été de 1 869,00 $ en 1982 et le coût par véhicule de 120,65 $; dans ce dernier cas, il s'agit d'une différence de plus de 20%.

On voit donc que le coût des sinistres en collision, tel que révélé par les statistiques publiées sur l'expérience des assureurs, était sous-évalué. Comme ces statistiques nous ont servi lors de la projection des coûts futurs, cela a également contribué à fausser notre analyse du fondement de la tarification des véhicules utilitaires au cours des dernières années. On verra de façon plus précise l'effet de cette sous-évaluation au chapitre 6.

Enfin, pour la garantie d'accident sans collision ni versement, on note que les coûts ont régressé en 1982 suite à des hausses continuelles et importantes au cours des dernières années. La situation se compare à celle des voitures de tourisme et est tout aussi réjouissante.

Tout comme pour les voitures de tourisme, on doit s'attendre à ce que les coûts des véhicules utilitaires reprennent leur ascension; dans un contexte économique, qui devient de plus en plus favorable, cette reprise pourrait être plus rapide que pour les voitures de tourisme. On sera à même de mieux apprécier la situation lorsque seront publiées les statistiques de l'année d'assurance 1983.

4.1.2 LES FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS

Le tableau 5 donne pour chaque année depuis 1978 les frais d'exploitation des assureurs en pourcentage de leurs primes souscrites au Québec.

TABLEAU 5

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC

Année	Commissions	Taxes et permis	Règlement des sinistres	Administration	Total
1978	12,4%	2,4%	12,8%	9,3%	36,9%
1979	12,4	2,6	12,3	9,5	36,8
1980	13,1	3,3	11,4	9,4	37,2
1981	11,6	3,3	10,7	9,7	35,3
1982	12,3	3,3	9,8	9,3	34,7

Ces chiffres sont calculés à partir des données fournies à la Direction générale des assurances par les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Les données de 1978 ont été ajustées pour tenir compte des remboursements de primes aux assurés en raison de l'instauration du régime public d'indemnisation des dommages corporels.

Cette année, on a tenu compte de la totalité des frais de règlement des sinistres en incluant les frais des experts en sinistres salariés et ceux des experts indépendants. On obtient ainsi un aperçu plus juste des frais occasionnés par le règlement des sinistres ainsi que de l'ensemble des frais d'exploitation des assureurs. Il faut noter, toutefois, que les frais de règlement des sinistres sont déjà inclus dans les statistiques sur le coût des sinistres qu'on retrouve aux tableaux 3 et 4.

L'examen des données du tableau 5 montre que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté en 1982 une proportion moins importante des primes souscrites qu'en 1981; cette proportion est passée de 35,3% en 1981 à 34,7% en 1982.

Cela ne signifie pas toutefois que ces frais, en dollars, ont diminué en 1982. En fait, si on tient compte que les primes souscrites par les assureurs en 1982 ont augmenté de 18,3%, on constate que les frais d'exploitation se sont accrus d'environ 16% par rapport à 1981. Cette hausse est importante et supérieure au rythme de l'inflation.

La croissance des frais d'exploitation a été particulièrement sentie dans les commissions qui ont compté pour une proportion plus importante des primes souscrites en 1982. On doit y voir là l'effet des commissions contingentes qui ont sûrement augmenté dans le contexte plus profitable de 1982.

Quant aux frais de règlement des sinistres, ils ont diminué en 1982 par rapport aux primes souscrites. Cette situation s'explique par le fait que les sinistres ont régressé et ont représenté une proportion moins importante des primes souscrites.

Enfin, les frais d'administration ont également accaparé une plus petite portion des primes souscrites en 1982. Il s'agit là d'une situation plus normale que celle observée en 1981 alors que le phénomène inverse avait prévalu. Ces frais, constitués en bonne partie de frais non directement reliés au volume de primes, doivent normalement représenter une proportion moins importante du volume de primes souscrites lorsque celui-ci s'accroît. Exprimés en dollars, les

frais d'administration des assureurs ont augmenté d'environ 13% en 1982; en 1981, la hausse avait été de 28%.

On voit donc que les frais d'exploitation des assureurs demeurent élevés; on peut toutefois s'attendre à ce qu'ils aient augmenté moins rapidement en 1983 alors que l'effet des mesures de compression prises dans le contexte économique difficile de 1982 sera plus senti.

4.2 L'ESTIMATION DES COÛTS FUTURS

Pour être en mesure d'apprécier le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs en 1983, on doit évaluer les coûts qu'engendreront les polices émises au cours de l'année d'assurance débutant en 1983.

Cette estimation est faite à partir d'une projection des coûts observés dans le passé. C'est ainsi qu'on doit apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres, soient la fréquence des sinistres et leur coût moyen.

La fréquence des sinistres est le reflet des habitudes des assurés en matière d'utilisation et de conduite de leurs véhicules. Ces habitudes sont influencées par une foule de facteurs dont les principaux sont, très certainement, la conjoncture économique, les coûts d'utilisation des véhicules et les politiques gouvernementales en matière de sécurité routière. On a vu, lors de l'analyse des résultats de 1982, que l'importance de ces facteurs est non négligeable. La fréquence est aussi, bien sûr, reliée au hasard d'accidents et, à cet égard, elle est influencée par d'autres éléments plus ou moins prévisibles, telles les conditions climatiques.

Quant au coût moyen par sinistre, il est, à la base, influencé par le rythme d'inflation de ses composantes, à savoir le prix des pièces automobiles et le coût de la main-d'oeuvre. Cette inflation est reliée au contexte économique mais elle est également dépendante d'éléments tels l'évolution technologique des automobiles, de leur origine ainsi que du rapport des monnaies étrangères par rapport à la devise canadienne. Des facteurs externes influencent aussi l'évolution du coût moyen comme la gravité des accidents, les politiques de règlement des assureurs et l'attitude des assurés lors

de ce règlement. Le comportement des intervenants affecte donc également le coût moyen des sinistres.

On voit que l'exercice de prévision des coûts en assurance automobile est complexe et difficile; les coûts sont influencés par de nombreux paramètres sociaux, économiques et autres. Le tout, en somme, est une question de perspectives.

Notre perception de l'évolution future des coûts est, aujourd'hui, beaucoup moins réjouissante qu'à la même époque l'an dernier.

On se souviendra que le nombre d'accidents d'automobiles au Québec avait diminué de façon importante tout au long de l'année 1982 et que ce phénomène s'était même poursuivi, contre toute attente, au cours des premiers mois de 1983. Cette baisse dans les accidents au début de 1983 fut vraiment surprenante puisqu'elle faisait suite à une diminution sensible au cours de la même période en 1982.

Dans un contexte s'y prêtant, les automobilistes avaient changé de façon radicale leurs comportements et les coûts de l'assurance automobile chutaient considérablement On fut à même d'apprécier toute l'ampleur de cette réduction à la section précédente.

On devait, toutefois, s'attendre à ce que cette baisse dans les accidents ait une fin puisque la fréquence des sinistres était descendue à un niveau relativement bas; l'amélioration avait été sensible. La situation économique, en s'améliorant, serait propice à ce que l'inflation des coûts reprenne. On espérait, par contre, que les assurés conservent les bonnes habitudes nouvellement acquises et que cette inflation soit retardée ou tout au moins modérée.

Tel ne fut pas le cas. Depuis l'été de 1983, les accidents d'automobiles au Québec sont de nouveau en hausse et la fréquence des sinistres a repris son ascension. On voit donc que les assurés reviennent graduellement à leurs anciennes habitudes, influencés par un contexte économique plus favorable et des prix de l'essence relativement stables, chutant même durant certaines périodes. On peut penser également que l'impact de l'instauration en 1982 des mesures plus strictes de sécurité routière s'estompe avec le temps. Enfin, les conditions climatiques particulièrement favorables de l'été 1983 ont contribué à accentuer la hausse des accidents.

Les résultats de l'année 1983 confirment l'importance de la conjoncture économique sur l'évolution des coûts en assurance automobile. La seule indication d'une reprise influence beaucoup le comportement des individus. C'est ainsi, par exemple, qu'on a observé une nette reprise dans les ventes de voitures neuves en 1983 malgré que le chômage soit demeuré élevé, particulièrement chez les jeunes.

C'est pourquoi on doit s'attendre à ce que la fréquence des accidents continue de s'accroître au fur et à mesure que la situation économique ira en s'améliorant. La fréquence des sinistres augmentera au cours de 1984 et, fort probablement, avec plus d'intensité en 1985 alors que les effets de la reprise économique seront plus marqués.

Quant au coût moyen des sinistres, on doit envisager qu'il reprenne son ascension dans un contexte où les accidents graves sont de nouveau à la hausse. Il s'accroîtra au rythme de l'inflation des coûts de réparations qui, dans la conjoncture actuelle, demeurera modérée; cette inflation

pourrait toutefois être accentuée par la venue de nouveaux modèles de véhicules, plus coûteux à réparer, tels les véhicules à traction-avant. Enfin, dans une conjoncture plus favorable, on pourrait assister à un relâchement dans les politiques de règlement des assureurs; on espère que cela ne sera pas le cas.

Voilà donc l'image que nous nous faisons de l'évolution future du coût des sinistres. C'est à partir de cette image que furent posées les principales hypothèses qui ont servi à déterminer les coûts estimés pour les polices émises au cours de l'année d'assurance débutant en 1983.

C'est ainsi que, pour les principales garanties on a supposé que du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983, la fréquence des sinistres baissera légèrement alors que le coût moyen par sinistre augmentera au même rythme que celui de l'inflation de ses composantes. La baisse dans les accidents dans la seconde moitié de 1982 et au début de 1983 continuera d'avoir des effets bénéfiques. Par contre, du 1er juillet 1983 au 30 juin 1984, on suppose que la fréquence des sinistres augmentera et que le coût moyen croîtra à un rythme plus élevé que l'inflation du prix des pièces et de la main-d'oeuvre.

Pour les frais d'exploitation, seconde composante des coûts, on a posé comme hypothèse qu'ils augmenteront peu au cours des années 1983 et 1984, principalement les frais d'administration qui resteront stables en 1983 et n'augmenteront que de 5% en 1984. Toutefois, comme les primes souscrites seront à la baisse, les frais d'exploitation représenteront une proportion plus importante de ces primes. C'est ainsi qu'on a supposé que ces frais compteront pour 26,5% des primes souscrites.

Les détails relatifs à ces hypothèses, tant pour les voitures de tourisme que pour les véhicules utilitaires, apparaissent à l'annexe 3 du rapport; on y retrouve également des informations sur la méthodologie utilisée pour la projection des coûts.

Les coûts ont ainsi été estimés pour l'ensemble des assureurs à partir des données de tous les assureurs. Ils ont également été estimés pour chaque assureur à partir de sa propre expérience, sauf pour les assureurs de taille modeste pour lesquels les coûts estimés pour l'ensemble des assureurs ont été utilisés (ces assureurs n'ont pas suffisamment d'assurés pour garantir la fiabilité statistique de leurs données).

Le résultat de ces évaluations apparaît au chapitre 6, où on compare les coûts estimés aux primes exigées. Les tableaux 11 et 12 de ce chapitre montrent les coûts estimés pour l'ensemble des assureurs par territoire et pour tout le Québec alors que les tableaux 13 et 14 font voir les coûts estimés des principaux assureurs.

CHAPITRE 5

LES TARIFS DE 1983

L'analyse des manuels de tarifs déposés auprès de l'Inspecteur général permet de connaître le niveau des primes exigées pour les différentes classes d'assurés en 1983.

Dans ce chapitre, on identifie le niveau moyen de ces primes pour les principales classes d'assurés et on les compare à celles exigées en 1982. On examine également les différences de prix entre assureurs.

5.1 LE NIVEAU DES PRIMES

L'analyse du niveau des primes est faite pour les principales classes d'assurés et pour l'ensemble des assurés québécois. Les données des plus récents manuels de tarifs déposés par les assureurs en date du 1er novembre 1983 ont été utilisées.

Les résultats de l'analyse sont présentés d'abord pour les voitures de tourisme puis pour les véhicules utilitaires.

Voitures de tourisme

Le tableau 6 illustre les primes moyennes exigées au 1er novembre 1983 par l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Il s'agit des primes des principales garanties pour différentes classes de conducteurs ayant un dossier de cinq années sans accident et conduisant un véhicule de groupe 7 (Chevette Scooter 1982, Mazda GLC, Renault 5 et Honda Civic 1981, par exemple).

Dans le calcul de ces primes moyennes, on a dû, cette année, tenir compte des rabais accordés par les assureurs. Auparavant, les primes de base du manuel étaient utilisées sans ajustement dans l'optique où les rabais s'appliquaient à peu d'assurés et avaient une importance qui ne variait pas sensiblement d'année en année. Comme on l'a vu au chapitre 3, tel ne fut pas le cas en 1983 où les rabais de toute sorte ont proliféré.

On a également ajusté les primes moyennes qui avaient été calculées en 1982, même si les rabais étaient alors moins importants, de façon à ce que la comparaison avec les données de 1983 soit plus juste. C'est pourquoi les pri-

mes indiquées au tableau 6, pour l'année 1982, différent de celles apparaissant au tableau correspondant de notre dernier rapport.

Ces ajustements ont compliqué singulièrement notre analyse; on a dû requérir des assureurs une foule d'informations additionnelles sur leurs politiques de rabais et l'impact qu'elles avaient sur leur clientèle. Cela a également contribué à réduire la précision de nos estimés.

TABLEAU 6

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME
RESPONSABILITÉ CIVILE (LIMITE 100 000 $) - COLLISION (FRANCHISE DE 250 $)

MONTRÉAL

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	182 $	158 $	207 *	174 $
B	227	194	226	190
C	316	282	410	364
D	287	256	355	313
E	512	461	834	783
Moyenne*	226 $	195 $	239 $	204 $

QUÉBEC

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	152 $	125 $	170 $	140 $
B	190	153	186	152
C	265	223	337	292
D	241	202	292	250
E	428	365	684	623
Moyenne*	189 $	154 $	197 $	163 $

CHAMPLAIN, PONTIAC, ARGENTEUIL, TERREBONNE : PARTIE NORD

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	137 $	118 $	185 $	155 $
B	165	142	197	166
C	252	218	427	371
D	218	193	324	283
E	392	356	966	851
Moyenne*	169 $	146 $	215 $	182 $

BEAUCE, BAS ST-LAURENT, GASPÉSIE

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	144 $	124 $	212 $	176 $
B	175	148	225	190
C	267	228	488	424
D	230	200	370	319
E	415	368	1 105	964
Moyenne*	179 $	153 $	246 $	208 $

Définition des classes :

A. **Conducteur principal** : homme célibataire de 30 ans ou plus ou homme marié de 25 ans ou plus ou femme de 25 ans ou plus.
L'automobile n'est pas utilisée pour aller au travail; kilométrage annuel inférieur à 16 000km.

B. **Conducteur principal** : homme célibataire de 30 ans ou plus ou homme marié de 25 ans ou plus ou femme de 25 ans ou plus.
L'automobile est utilisée pour aller au travail; mais ne parcourt pas plus de 16km par trajet.

C. **Conducteur principal** : homme célibataire âgé de 25 à 29 ans.

* Moyenne de l'ensemble des classes, non seulement celle des classes incluses dans le tableau.

TABLEAU 6 (suite)

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (LIMITE 100 000 $) - COLLISION (FRANCHISE DE 250 $)

Classe	HULL, GATINEAU				Classe	HUNTINGDON, CANTONS DE L'EST, YAMASKA, NISSISQUOI, LOTBINIÈRE			
	Responsabilité civile		Collision			Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983		1982	1983	1982	1983
A	143 $	131 $	166 $	145 $	A	132 $	112 $	174 $	143 $
B	178	161	182	158	B	160	134	185	152
C	250	235	330	302	C	245	206	401	341
D	227	215	285	261	D	211	182	304	259
E	404	389	670	648	E	380	335	907	778
Moyenne*	177 $	162 $	192 $	169 $	Moyenne*	164 $	138 $	202 $	168 $

Classe	ABITIBI, SAGUENAY-LAC ST-JEAN, CÔTE-NORD, NOUVEAU-QUÉBEC				Classe	ILES-DE-LA-MADELEINE			
	Responsabilité civile		Collision			Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983		1982	1983	1982	1983
A	159 $	139 $	218 $	178 $	A	127 $	120 $	215 $	181 $
B	192	166	231	191	B	155	143	231	200
C	294	255	501	428	C	239	221	497	436
D	254	224	380	324	D	208	212	358	345
E	457	411	1 135	977	E	373	379	1 114	1 001
Moyenne*	197 $	171 $	253 $	210 $	Moyenne*	158 $	148 $	250 $	217 $

PROVINCE DE QUÉBEC

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	162 $	139 $	196 $	163 $
B	200	170	212	177
C	287	251	410	359
D	256	226	338	295
E	458	410	870	789

D. Conducteur principal : femme âgée de moins de 21 ans.

E. Conducteur principal : homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

* Moyenne de l'ensemble des classes, non seulement celle des classes incluses dans le tableau.

Lorsqu'on compare le niveau des primes exigées en 1983 à celui de 1982, on constate que les assureurs ont baissé leurs primes en 1983. Cette baisse fait suite aux hausses successives que les assurés ont subies au cours des années 1980 à 1982. Elle s'est appliquée dans chacun des territoires et à chacune des classes analysées.

La diminution s'échelonne, selon le territoire, de 6% à 19% pour la garantie de responsabilité civile et de 12% à 17% pour la garantie de collision. Pour ces deux garanties, la diminution moyenne se situe autour de 15%.

Le territoire de Québec est celui où on note la plus forte baisse tant en responsabilité civile qu'en collision alors que la plus faible est observée, en responsabilité civile, dans le territoire des Iles-de-la-Madeleine et, en collision, dans le territoire de Hull et Gatineau.

La réduction dans les primes a également varié selon les classes d'assurés. C'est ainsi que, pour l'ensemble du Québec, la prime moyenne exigée en responsabilité civile a baissé respectivement de 14,2%, 15,0%, 12,5%, 11,7% et 10,5% pour les classes A, B, C, D et E alors qu'en collision, la diminution fut de 16,8%, 16,5%, 12,4%, 12,7% et 9,3% respectivement. Les classes d'adultes (A et B) ont donc bénéficié d'une réduction plus importante que celles des jeunes (D et E) et nul doute que les politiques de rabais des assureurs en 1983, largement axées sur la clientèle adulte, ont contribué à ce phénomène. On voit que l'écart entre la prime moyenne exigée des jeunes conducteurs et celle demandée aux meilleurs risques continuent de s'élargir.

Lorsqu'on regroupe tous les assurés québécois, on estime que, pour une couverture complète (responsabilité civile, collision, accident sans collision ni versement), la prime moyenne s'élève à 465,00 $ en 1983 comparativement à 567,00 $ en 1982. Il s'agit d'une diminution de 18% qui fait suite à des hausses de l'ordre de 14% en 1982 et 52% en 1981.

Cette réduction dans la prime moyenne en 1983 est, toutefois, légèrement surévaluée puisque la prime moyenne de 1982 a été calculée sans tenir compte des rabais. De plus, la variation de la prime moyenne est influencée par le changement dans la distribution des assurés par classe, dossier, etc. A cet égard, on a observé une migration des assurés vers des meilleures classes et de meilleurs dossiers, ce qui a eu pour effet de diminuer la prime moyenne. C'est pourquoi, on peut penser que la réduction apportée par les assureurs à leurs tarifs en 1983 fut en réalité inférieure au 18% précité. Les résultats par classe d'assurés, analysés précédemment, sont, à cet effet, une meilleure indication de la baisse des tarifs en 1983.

Il s'agit là, bien sûr, d'une moyenne. Les assureurs n'ont pas modifié leurs primes en 1983 de la même façon; la diminution a varié selon l'assureur.

De plus, comme on l'a vu au chapitre 3, certains assureurs ont modifié leurs règles de classification en subdivisant des territoires et des classes d'assurés et en adoptant des politiques de rabais qui ont varié à l'intérieur même des classes. C'est pourquoi les résultats présentés au tableau 6, établis en fonction des territoires et classes traditionnelles, peuvent varier sensiblement selon qu'un as-

suré aura été plus ou moins touché par ces nouvelles pratiques des assureurs. Cette situation prévaut surtout pour les assurés des classes A et B et pour ceux du territoire de Montréal.

Véhicules utilitaires

Le tableau 7 illustre les primes moyennes exigées au 1er novembre 1983 pour les véhicules utilitaires par l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Il s'agit des primes des principales garanties pour différents types de véhicules utilitaires non tarifés sur une base de parc (flotte) dans chacun des territoires du Québec.

Les primes figurant dans ce tableau sont celles d'un assuré ayant un dossier de trois années sans accident et conduisant un véhicule de groupe 6 (un Ford Econoline 1980 par exemple).

TABLEAU 7

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES

RESPONSABILITÉ CIVILE (LIMITE 100 000$) - COLLISION (FRANCHISE 250 $)

MONTRÉAL, QUÉBEC

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	84 $	80 $	194 $	190 $
B	168	159	198	195
C	214	198	198	196
D	237	220	198	196
E	390	378	214	209
Moyenne*	210 $	198 $	199 $	196 $

HULL, GATINEAU
HUNTINGDON, CANTONS DE L'EST,
YAMASKA, MISSISQUOI, LOTBINIÈRE, CHAMPLAIN,
PONTIAC, ARGENTEUIL, TERREBONNE : PARTIE NORD

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	62 $	63 $	182 $	182 $
B	124	124	186	187
C	157	153	186	188
D	174	170	186	188
E	287	291	201	201
Moyenne*	137 $	136 $	186	187 $

BEAUCE, BAS ST-LAURENT, GASPÉSIE,
ABITIBI, SAGUENAY-LAC ST-JEAN,
CÔTE-NORD, NOUVEAU-QUÉBEC

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	72 $	71 $	225 $	222 $
B	145	140	230	228
C	184	175	230	228
D	203	194	231	229
E	337	333	243	243
Moyenne*	160 $	155 $	230 $	228 $

ILES-DE-LA-MADELEINE

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	42 $	41 $	126 $	138 $
B	83	82	126	138
C	101	99	126	138
D	114	111	127	138
E	178	175	127	138
Moyenne*	89 $	87 $	137 $	138 $

PROVINCE DE QUÉBEC

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1982	1983	1982	1983
A	74 $	72 $	195 $	193 $
B	149	143	199	198
C	189	178	199	199
D	209	198	199	199
E	345 $	340 $	214 $	212 $

Définition des catégories :

A. Camions légers de ferme et de pêcheurs.

B. Véhicules légers d'artisans, de fleuristes, d'horticulteurs, de jardiniers et d'entrepreneurs.

C. Véhicules légers de livraison de gros.

D. Véhicules lourds de livraison de gros; véhicules légers de boulangers, de laiteries, d'épiciers et de blanchisseries; véhicules légers de service public; véhicules lourds d'entrepreneurs; marchands de bois et de charbon, camions postaux.

E. Camionneurs voyageant dans un rayon de 80km incluant le transport de bois, de salaisons, de journaux, de sable, de pierre, de gravier et de terre.

* Moyenne de l'ensemble des catégories; non seulement celle des catégories incluses dans le tableau.

De ce tableau, il ressort que, contrairement aux voitures de tourisme, les primes exigées pour les véhicules utilitaires ont peu varié en 1983. Pour l'ensemble du Québec, on note une très faible diminution des primes pour chacune des garanties.

La même constatation émerge, qu'on analyse les résultats par territoire ou par catégorie de véhicules. En général, les primes moyennes exigées baissent légèrement; de faibles augmentations sont également perçues.

C'est ainsi que la prime moyenne pour l'ensemble des assurés dans le cas d'une couverture complète a également peu changé; elle s'élève à 520,00 $ en 1983 comparativement à 530,00 $ en 1982, soit une diminution de 2%. Cette baisse fait suite à des augmentations de 16% en 1982 et 21% en 1981.

Il s'agit ici aussi d'une moyenne et les diminutions ont varié par assureur tout autant que les primes continuent de varier de façon significative d'un territoire à l'autre de même que pour les différentes catégories de véhicules en responsabilité civile. Dans le cas de la garantie de collision, cependant, les primes sont relativement uniformes par catégorie de véhicules puisque ce critère influence peu la tarification de cette garantie.

On voit donc que les assurés des véhicules utilitaires n'ont pas bénéficié des mêmes baisses de primes en 1983 que ceux des voitures de tourisme même si la chute dans les coûts de l'assurance des véhicules utilitaires a été tout aussi importante que celles des voitures de tourisme. On sera à même de mieux apprécier cette situation au chapitre 6 où le fondement de la tarification est analysé.

5.2 LES DIFFÉRENCES ENTRE ASSUREURS

Il convient maintenant d'étudier les différences dans les tarifs des assureurs. Cette analyse est faite à partir de la distribution des primes par rapport à la moyenne et de l'écart entre les primes les plus basses et les primes les plus hautes.

Le tableau 8 illustre, pour les voitures de tourisme, la dispersion des primes pour certaines classes d'assurés dans deux territoires de tarification représentatifs. On a retenu deux classes extrêmes, à savoir une de conducteurs adultes (classe 2) et une de jeunes conducteurs (classe 10).

L'histogramme apparaissant dans ce tableau permet de visualiser la proportion des assureurs dont les primes se situent dans un certain intervalle ($\pm$5%, $\pm$10%, etc.) par rapport à la prime moyenne de l'ensemble des assureurs.

TABLEAU 8

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES* POUR LES VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (Franchise 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (Franchise 50 $)

TERRITOIRE 1 (MONTRÉAL)
CLASSE DE CONDUCTEURS 02

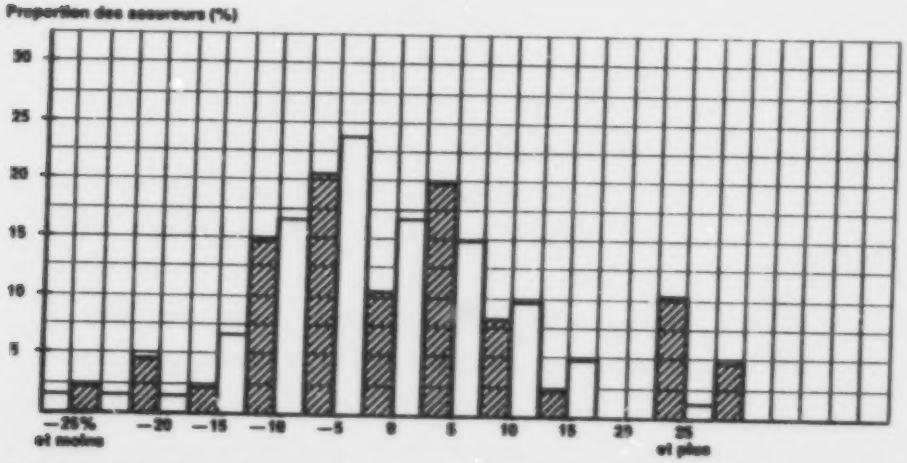
Prime	Proportion des assureurs	Écart par rapport à la moyenne
373 $ et moins	1,6%	-25% et moins
374 $ à 398 $	1,6%	-25% à -20%
399 $ à 422 $	1,6%	-20% à -15%
423 $ à 447 $	6,6%	-15% à -10%
448 $ à 472 $	16,4%	-10% à - 5%
473 $ à 497 $	24,6%	- 5% à 0%
498 $ à 522 $	16,4%	0% à 5%
523 $ à 547 $	14,8%	5% à 10%
548 $ à 572 $	9,8%	10% à 15%
573 $ à 596 $	4,9%	15% à 20%
597 $ à 621 $	-	20% à 25%
622 $ et plus	1,6%	25% et plus

Prime moyenne : 497 $

TERRITOIRE 1 (MONTRÉAL)
CLASSE DE CONDUCTEURS 10

Prime	Proportion des assureurs
1 029 $ et moins	2,1%
1 030 $ à 1 098 $	4,3%
1 099 $ à 1 166 $	2,1%
1 167 $ à 1 235 $	14,9%
1 236 $ à 1 303 $	21,3%
1 304 $ à 1 372 $	10,6%
1 373 $ à 1 441 $	19,1%
1 442 $ à 1 509 $	8,5%
1 510 $ à 1 578 $	2,1%
1 579 $ à 1 646 $	-
1 647 $ à 1 715 $	10,6%
1 716 $ et plus	4,3%

Prime moyenne : 1 372 $



* dossier de conducteur 5, groupe de véhicule 7

TABLEAU 8 (suite)

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES* POUR LES VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (Franchise 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (Franchise 50 $)

TERRITOIRE 4
(CANTONS DE L'EST)
CLASSE DE CONDUCTEURS 02 □

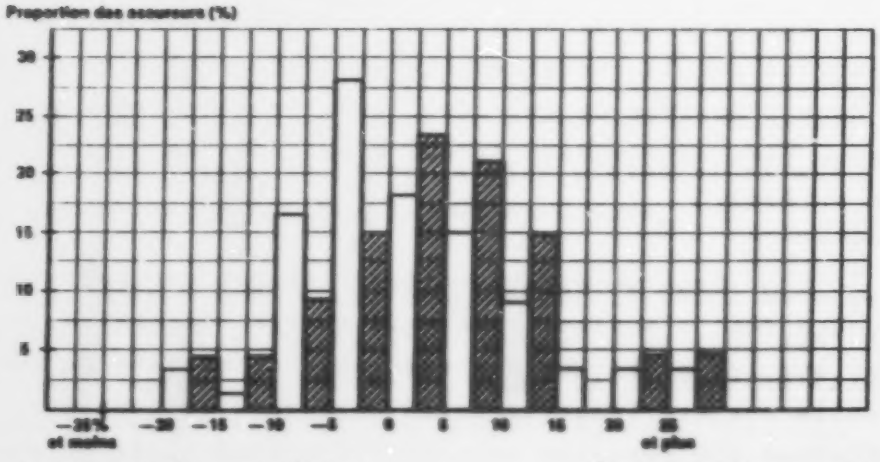
Prime	Proportion des assureurs	Écart par rapport à la moyenne
263 $ et moins	-	-25% et moins
264 $ à 280 $	-	-25% à -20%
281 $ à 297 $	3,3%	-20% à -15%
298 $ à 315 $	1,6%	-15% à -10%
316 $ à 333 $	16,4%	-10% à - 5%
334 $ à 350 $	27,9%	- 5% à 0%
351 $ à 368 $	18,0%	0% à 5%
369 $ à 386 $	14,8%	5% à 10%
387 $ à 403 $	8,2%	10% à 15%
404 $ à 420 $	3,3%	15% à 20%
421 $ à 438 $	3,3%	20% à 25%
439 $ et plus	3,3%	25% et plus

Prime moyenne : 351 $

TERRITOIRE 4
(CANTONS DE L'EST)
CLASSE DE CONDUCTEURS 10 ■

Prime	Proportion des assureurs
887 $ et moins	-
888 $ à 946 $	-
947 $ à 1 005 $	4,2%
1 006 $ à 1 065 $	4,2%
1 066 $ à 1 124 $	8,5%
1 125 $ à 1 183 $	14,9%
1 184 $ à 1 243 $	23,4%
1 244 $ à 1 302 $	21,3%
1 303 $ à 1 361 $	14,9%
1 362 $ à 1 420 $	-
1 421 $ à 1 479 $	4,2%
1 480 $ et plus	4,2%

Prime moyenne : 1 184 $



* dossier de conducteur 5, groupe de véhicule 7

Ce tableau révèle que le niveau des primes exigées par la grande majorité des assureurs s'éloigne peu de la moyenne. Pour le territoire de Montréal, 72% des assureurs chargent, pour les assurés de la classe 2, des primes qui se situent à l'intérieur d'un intervalle de $\pm$10% de la prime moyenne de l'ensemble des assureurs alors que la proportion est de 60% pour les assurés de la classe 10. Pour le territoire des Cantons de l'Est, ces proportions sont respectivement de 77% et 68%.

Lorsqu'on regroupe tous les assurés, on note qu'environ 69% des assureurs ont, en 1983, des primes se situant dans cet intervalle de $\pm$10%; en 1982, c'était 70%. Par garantie, ces pourcentages sont de 63% en responsabilité civile (68% en 1982), de 65% en collision (69% en 1982) et de 52% en accident sans collision ni versement (53% en 1982).

On voit donc que la concentration des primes autour de la moyenne reste importante et c'est là un signe que la concurrence joue. Par ailleurs, la baisse observée en 1983 dans cette concentration, principalement au niveau de chacune des garanties, serait, si on s'en tient à la théorie, indicatrice que la concurrence a diminué. Tel n'est pas le cas; dans l'analyse de ces résultats, on doit tenir compte du contexte particulier dans lequel s'est exercée cette concurrence en 1983.

Dans un marché caractérisé par une baisse dans les coûts dont l'ampleur demeurait encore incertaine, on peut penser que les pratiques des assureurs en matière de révision de tarifs ont été beaucoup moins uniformes qu'auparavant. C'est ainsi que certains assureurs, mieux équipés et plus alertes, ont réagi de façon plus rapide et plus fréquente à

l'évolution de leur expérience alors que d'autres ont pu garder le pas plus longtemps; on remarquait d'ailleurs que des assureurs continuaient de modifier à la baisse leurs primes à la fin de 1983 et au début de 1984. C'est pourquoi les primes de certains assureurs pouvaient être encore assez démarquées par rapport à la moyenne et ainsi contribuer à cette baisse dans la concentration en 1983.

De plus, on doit se rappeler que les assureurs ont, en 1983, privilégié par leurs politiques de rabais certaines clientèles-cibles, de sorte que la concurrence a été plus forte pour les clientèles recherchées et moins pour d'autres. On observe d'ailleurs, en 1983, une plus forte concentration autour de la moyenne des primes des classes d'adultes et de celles des meilleurs dossiers de conduite.

En somme, la concurrence n'a pas diminué; en se basant sur les autres indications relevées précédemment dans ce rapport, on peut même affirmer qu'elle fut plus forte en 1983. Elle s'est exercée toutefois de façon différente; elle fut axée principalement sur les assurés que les assureurs considèrent comme les meilleurs risques.

C'est ce que révèlent également les données du tableau 9 qui illustrent, pour certains types d'assurés, la prime la plus basse, la prime la plus élevée ainsi que la prime moyenne pour l'ensemble des assureurs.

On y note que l'écart entre la prime la plus basse et la prime la plus élevée s'est accentué en 1983 sauf dans le cas d'un assuré de classe 5, ayant un dossier de cinq ans sans accident et avec une couverture complète. Il

s'agit là du type d'assuré le plus recherché par les assureurs et on voit donc que les primes qui lui sont exigées sont plus concentrées autour de la moyenne. Pour les autres classes illustrées dans ce tableau, les primes sont beaucoup moins concentrées qu'en 1982.

Ces données révèlent également que, pour un assuré donné, l'écart dans les prix chargés par les assureurs demeure important; le public a tout avantage à en être conscient.

Cette situation prévaut également pour les véhicules utilitaires comme le démontrent les données du tableau 10. Ce tableau fait état des différences dans les primes demandées par les assureurs pour certains types d'assurés du territoire de Montréal.

Tout comme pour les voitures de tourisme, il existe un écart important entre la prime la plus basse et la prime la plus élevée et cet écart s'est accentué en 1983.

Cela ne signifie pas nécessairement que la concurrence pour l'assurance des véhicules utilitaires ait diminué de façon sensible en 1983. En fait, pour une couverture complète, on note qu'environ 50% des assureurs exigeaient en 1983 des primes se situant dans un intervalle de $\pm$10% de la prime moyenne de l'ensemble des assureurs; cette proportion était de 41% en 1982.

Pour les véhicules utilitaires, on doit également tenir compte du contexte ayant prévalu en 1983. Plus de la moitié des assureurs n'ont pas modifié leurs tarifs et ceux qui l'ont fait, les ont peu changé; le niveau des primes

moyennes exigées en 1983 pour les véhicules utilitaires est, d'ailleurs, peu différent de celui de 1982.

En somme, on peut penser que la concurrence a continué de jouer en 1983 pour les véhicules utilitaires quoiqu'au cours de la dernière année, l'attention des assureurs a surtout porté sur le marché des voitures de tourisme.

TABLEAU 9

DIFFÉRENCES DE PRIMES* ENTRE LES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (FRANCHISE 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (FRANCHISE 50 $)

Classe de conducteur et dossier de conduite	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement	Couverture complète
Classe 02 - dossier 5				
Prime la plus basse	141 $	138 $	84 $	369 $
Prime moyenne	197 $	193 $	122 $	497 $
Prime la plus élevée	302 $	235 $	162 $	630 $
Différence	161 $	97 $	78 $	261 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	114,2 %	70,3 %	92,9 %	70,7 %
Classe 02 - dossier 0				
Prime la plus basse	218 $	301 $	84 $	648 $
Prime moyenne	338 $	423 $	120 $	882 $
Prime la plus élevée	533 $	555 $	162 $	1 169 $
Différence	295 $	254 $	78 $	521 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	123,9 %	84,4 %	92,9 %	80,4 %
Classe 10 - dossier 5				
Prime la plus basse	320 $	521 $	91 $	993 $
Prime moyenne	463 $	789 $	162 $	1 372 $
Prime la plus élevée	600 $	1 216 $	295 $	1 923 $
Différence	280 $	695 $	204 $	930 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	87,5 %	133,4 %	224,2 %	93,7 %
Classe 10 - dossier 0				
Prime la plus basse	525 $	1 209 $	91 $	1 933 $
Prime moyenne	792 $	1 687 $	161 $	2 598 $
Prime la plus élevée	1 059 $	2 425 $	295 $	3 574 $
Différence	534 $	1 216 $	204 $	1 641 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	101,7 %	100,6 %	224,2 %	84,9 %

* Territoire de Montréal et véhicules appartenant au groupe de tarification 7.

TABLEAU 10

DIFFÉRENCES DE PRIMES* ENTRE LES ASSUREURS

VÉHICULES UTILITAIRES

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (FRANCHISE 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (FRANCHISE 50 $)

Classe de conducteur et dossier de conduite	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement	Couverture complète
Catégorie 36 - dossier 3				
Prime la plus basse	149 $	150 $	64 $	376 $
Prime moyenne	190 $	196 $	118 $	514 $
Prime la plus élevée	238 $	228 $	165 $	604 $
Différence	89 $	78 $	101 $	228 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	59,7 %	52,0 %	157,8 %	60,6 %
Catégorie 36 - dossier 0				
Prime la plus basse	223 $	262 $	64 $	568 $
Prime moyenne	299 $	342 $	118 $	760 $
Prime la plus élevée	385 $	406 $	165 $	955 $
Différence	162 $	144 $	101 $	387 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	72,6 %	55,0 %	157,8 %	68,1 %
Catégorie 47 - dossier 3				
Prime la plus basse	256 $	150 $	64 $	501 $
Prime moyenne	378 $	209 $	118 $	705 $
Prime la plus élevée	531 $	435 $	165 $	969 $
Différence	275 $	285 $	101 $	468 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	107,4 %	190,0 %	157,8 %	93,4 %
Catégorie 47 - dossier 0				
Prime la plus basse	384 $	262 $	64 $	748 $
Prime moyenne	570 $	366 $	118 $	1 052 $
Prime la plus élevée	851 $	760 $	165 $	1 499 $
Différence	467 $	498 $	101 $	751 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	121,6 %	190,1 %	157,8 %	100,4 %

* Territoire de Montréal et véhicules appartenant au groupe de tarification 7.

On a vu, dans ce chapitre, que les assureurs ont réduit le niveau de leurs primes en 1983. Il s'agit là d'une situation réjouissante qui fait contraste avec les hausses successives que les assurés ont subies au cours des années 1980 à 1982.

C'est ainsi qu'en moyenne, les primes pour les voitures de tourisme ont diminué de 18% en 1983 alors que celles des véhicules utilitaires baissaient de 2%.

Les assurés, particulièrement ceux des voitures de tourisme, ont donc profité de la diminution sensible dans les coûts, à laquelle ils ont largement contribué. On doit voir là une démonstration de l'importance des comportements des assurés sur le prix de l'assurance automobile.

Dans le marché des voitures de tourisme, la concurrence entre les assureurs a été particulièrement intense en 1983. Sauf quelques rares exceptions, tous les assureurs ont modifié leurs tarifs et beaucoup l'ont fait plus d'une fois. De plus, cette concurrence a été principalement axée sur les types d'assurés que les assureurs considèrent comme les meilleurs risques. Par leurs politiques de rabais, les assureurs ont privilégié, dans la réduction des primes, certaines classes plus recherchées, comme celles des assurés plus âgés.

C'est pourquoi la diminution dans les primes en 1983 ne s'est pas appliquée de façon uniforme à tous les assurés. Elle a beaucoup varié selon l'assureur et le type d'assurés.

Le public a donc toujours avantage à trouver l'assureur en bonne santé financière qui lui offre les meilleurs prix, tout en tenant compte des modalités de couverture, de classification et des services qui lui sont offerts aussi bien avant la souscription qu'au moment du règlement d'un sinistre.

Ce magasinage peut s'avérer très rentable dans un contexte où on observe une plus grande diversité dans les pratiques des assureurs, tant en matière de classification que dans les rabais qu'ils octroient à certains de leurs assurés. Certains assureurs, pour éviter une perte de clientèle au renouvellement, allouent même à leurs courtiers une certaine marge de manoeuvre par rapport aux prix fixés dans leur manuel de tarifs.

CHAPITRE 6

LE FONDEMENT DES TARIFS DE 1983

Après avoir vu quel était le niveau des primes exigées par les assureurs en 1983, on doit maintenant en évaluer le fondement.

Pour ce faire, on compare ces primes aux coûts ou prix de revient correspondants, que nous avons estimés de la façon décrite au chapitre 4.

Cette relation entre les primes et les coûts estimés est faite pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur; elle porte sur les principales garanties pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires.

6.1 LES ÉTUDES D'ENSEMBLE

Aux tableaux 11 et 12, les primes moyennes exigées sont comparées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs ayant pratiqué l'assurance automobile au Québec en 1983. Cette comparaison est faite pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

On analysera d'abord les résultats pour les voitures de tourisme et ensuite pour les véhicules utilitaires.

TABLEAU 11

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COÛTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

Territoires	Responsabilité civile (limite 100 000 $)		Collision (franchise 250 $)		Accident sans collision ni versement (franchise 50 $)		Couverture complète	
	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés
1	190 $	172 $	226 $	209 $	105 $	117 $	521 $	498 $
2	150	126	181	156	71	62	402	344
3	157	148	188	190	85	92	430	430
4	134	118	181	162	60	59	375	339
5	142	116	197	169	72	68	411	353
6	148	130	225	216	73	65	446	411
7	165	120	227	187	112	106	504	413
8	143	151	237	222	87	86	467	459
Ensemble du Québec	167	146	210	190	88	92	465	428
Différence en % des coûts estimés	+14,4%		+10,5 %		-4,3 %		+8,6 %	

TABLEAU 12

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COÛTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VÉHICULES UTILITAIRES

	Responsabilité civile (limite 100 000 $)		Collision (franchise 250 $)		Accident sans collision ni versement (franchise 50 $)		Couverture complète	
Territoires	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés	Prime moyenne	Coûts estimés
1,2	197 $	186 $	233 $	261 $	131 $	129 $	561 $	576 $
3,4,5	154	140	224	218	74	64	452	422
6,7	174	179	273	308	99	86	546	573
8	102	97	165	178	120	110	387	385
Ensemble du Québec	178 $	169 $	237 $	255 $	105 $	98 $	520 $	522 $
Différence en % des coûts estimés	+5,3 %		-7,1 %		+7,1 %		-0,4 %	

Voitures de tourisme

Pour les voitures de tourisme, on constate que les primes moyennes exigées pour une couverture complète sont supérieures aux coûts estimés et ce, aussi bien pour le Québec dans son ensemble que pour chaque territoire de tarification.

Pour une couverture complète, la prime moyenne pour l'ensemble du Québec s'élève à 465,00 $ alors que le coût estimé est de 428,00 $; elle est donc supérieure de 37,00 $ au coût estimé, soit de 8,6%. La même comparaison effectuée en 1982 révélait que la prime moyenne était de 7,4% supérieure au coût estimé.

On voit donc que, malgré qu'elles furent réduites de façon appréciable en 1983, les primes continuent de se situer au-dessus des coûts estimés. C'est la diminution importante dans les coûts, analysée au chapitre 4, qui a contribué à cette situation. Alors qu'en 1982, on estimait le coût d'une couverture complète à 528,00 $, on l'évalue à 428,00 $ en 1983. Cette baisse de l'ordre de 19% du coût estimé a plus que compensé celle de la prime moyenne.

En somme, l'écart qui s'est développé entre les primes et les coûts des polices émises ou renouvelées en 1982 a été nettement plus important que celui qui avait été anticipé. Comme on l'a vu au chapitre 4, l'ampleur de la réduction des coûts, principalement de la fréquence des sinistres, a surpassé toutes les prévisions. C'est pourquoi, au fur et à mesure que cette expérience s'est précisée, les assureurs ont ajusté à la baisse leurs primes. Cette réduction dans les prix était justifiée puisqu'autrement, l'écart entre les primes et les coûts aurait été, en 1983, nettement exagéré.

A la lumière de ces résultats, on peut prévoir que les assureurs, même s'ils ont réduit leurs primes, continueront de tirer des bénéfices de leurs polices d'assurance automobile émises ou renouvelées au Québec en 1983. Le coût de ces polices sera plus que compensé par les primes perçues et les revenus de placements qu'elles génèrent.

On observe, d'ailleurs, que la tendance à la baisse dans les prix persiste malgré que les coûts soient de nouveau à la hausse depuis le milieu de 1983; des assureurs ont continué de réduire leurs primes à la fin de 1983 et au début de 1984. La tarification demeure, malgré tout, profitable et la concurrence est toujours très vive. C'est pourquoi, même s'il est trop tôt pour juger de cette tendance, on peut toutefois penser qu'il est peu probable que le niveau des primes augmente en 1984 ou, tout au moins, pas avant la fin de l'année alors que l'expérience à la hausse dans les sinistres sera plus précise.

Lorsqu'on analyse les données du tableau 11 par garantie, on constate que, comme nous l'avions anticipé, un meilleur équilibre s'est établi dans la relation entre les primes et les coûts de chacune des garanties. Le marché plus concurrentiel en 1983 a contribué à cette situation.

C'est ainsi que, pour la responsabilité civile et la collision, les primes moyennes pour l'ensemble du Québec sont respectivement de 14,4% et 10,5% supérieures aux coûts estimés alors qu'en accident sans collision ni versement, la prime moyenne est 4,3% plus basse que le coût estimé. La même comparaison faite en 1982 montrait, pour la responsabilité civile et la collision, des excédents respectifs de 25,5% et 8,7% de la prime sur le coût et une déficience de 19,7% au chapitre de l'accident sans collision ni versement.

En responsabilité civile, une réduction dans les primes plus forte que celle dans les coûts a contribué à réduire sensiblement l'excédent de la prime sur le coût qui était très élevé en 1982. Le phénomène inverse a produit le même résultat en accident sans collision ni versement, où un meilleur équilibre a été atteint en 1983 entre la prime et le coût. En collision, la situation a peu varié par rapport à 1982, suite à des baisses sensiblement identiques dans les primes et les coûts.

Les données du tableau 11 révèlent également qu'il existe toujours des différences importantes dans les résultats par territoire. Pour une couverture complète, l'écart entre les primes moyennes exigées et les coûts estimés varie de 0,2% dans le territoire 3, à 22,0% dans le territoire 7. Pour la garantie d'accident sans collision ni versement, on observe particulièrement que, même si le coût estimé excède la prime exigée pour l'ensemble du Québec, l'inverse prévaut pour la majorité des territoires. C'est surtout une déficience importante dans le territoire de Montréal (territoire 1) qui a contribué à ce phénomène.

Dans la région de Québec (territoire 2), les primes exigées par les assureurs continuent à être de beaucoup supérieures (environ 17%) aux coûts estimés même s'il s'agit du territoire où on a observé la réduction la plus importante dans les primes en 1983. Dans la région de Montréal (territoire 1), par contre, cet écart est beaucoup moins important, soit d'environ 5%.

On peut déduire de ces résultats que la variation dans les coûts diffère par territoire et que les assureurs devraient mieux en tenir compte de façon à rétablir un meilleur équilibre entre les primes qu'ils exigent et les coûts qu'ils expérimentent dans chacun des territoires.

Véhicules utilitaires

Pour les véhicules utilitaires, les données du tableau 12 révèlent que les primes moyennes pour l'ensemble du Québec sont supérieures aux coûts estimés pour les garanties de responsabilité civile et d'accident sans collision ni versement, alors que c'est l'inverse en collision.

Dans les faits, les primes moyennes exigées en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement excèdent les coûts estimés par 5,3% et 7,1% respectivement, alors qu'en collision, la prime moyenne est inférieure au coût estimé par 7,1%. La même comparaison faite en 1982 montrait, pour la responsabilité civile et la collision, des excédents respectifs de 13,8% et 5,6% de la prime sur le coût et une déficience de 15,6% pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

Ce changement radical dans les résultats par garantie ne se retrouve pas, toutefois, au niveau d'une couverture complète. C'est ainsi que, pour une telle couverture, la prime moyenne pour l'ensemble du Québec s'élève à 520,00 $ alors que le coût estimé est de 522,00 $; cette prime est donc inférieure de 2,00 $ au coût estimé, soit de 0,4%. La même comparaison effectuée en 1982 révélait que la prime moyenne était de 3,1% supérieure au coût estimé.

Dans l'analyse de l'évolution de ces résultats, on doit toutefois tenir compte du fait que l'estimation qui avait été faite en 1982 des coûts des véhicules utilitaires était nettement sous-évalué pour la garantie de collision et, bien sûr, pour la couverture complète. Comme on l'a signalé au chapitre 4, les statistiques d'expérience sur les coûts passés de cette garantie, sur lesquelles était fondée notre évaluation, étaient incomplètes ne couvrant qu'une partie des véhicules as-

surés; cette omission avait pour effet de sous-évaluer le coût des sinistres par véhicule assuré. Une réévaluation de ce coût, faite à partir des données corrigées publiées en 1983, entraîne une hausse de l'ordre de 33% du coût estimé en 1982 pour la garantie de collision et de l'ordre de 15% du coût estimé pour la couverture complète.

On voit donc que, contrairement à ce qui était affirmé dans notre dernier rapport, il existait toujours en 1982 un écart important entre les primes moyennes exigées et les coûts estimés pour la garantie de collision et au niveau de la couverture complète. En fait, les primes étaient inférieures aux coûts par 21% dans le premier cas et par 10% dans le second cas.

Ces données corrigées pour 1982 permettent de donner un plus juste aperçu de l'évolution en 1983 des résultats pour les véhicules utilitaires. L'équilibre entre les primes exigées et les coûts estimés pour une couverture complète, qui n'avait pas été atteint en 1982, a finalement été rétabli en 1983. C'est la diminution importante dans les coûts, dont l'impact a été analysé au chapitre 4, qui a contribué à cette situation puisque le niveau des primes des véhicules utilitaires n'a pratiquement pas changé en 1983. Ces résultats confirment également qu'il était justifié que les assureurs apportent peu de changement à la tarification des véhicules utilitaires en 1983.

Si on tient compte des revenus de placements générés par les primes, on peut prévoir que, comme pour les voitures de tourisme, les assureurs tireront des bénéfices de cette tarification; la marge bénéficitaire sera toutefois beaucoup moins importante que pour les voitures de tourisme.

Lorsqu'on analyse les résultats du tableau 12 par garantie, on note que, comme pour les voitures de tourisme, un meilleur équilibre s'est établi dans la relation entre les primes et les coûts de chacune des garanties. Il est également significatif de constater que c'est en collision qu'il existe encore un écart déficitaire dans les primes des véhicules utilitaires. On peut penser, à cet égard, que les statistiques incomplètes sur les coûts passés de cette garantie ont pu contribuer à cette situation; plusieurs assureurs se fient sur les statistiques de l'ensemble de l'industrie pour établir leur tarification.

Enfin, il existe, comme pour les voitures de tourisme, des différences importantes dans la relation entre les primes et les coûts des véhicules utilitaires de chaque territoire. Les commentaires faits à ce sujet pour les voitures de tourisme s'appliquent également ici.

6.2 LES ÉTUDES PAR ASSUREUR

Les résultats qui viennent d'être analysés dans la section précédente ont trait au marché de l'assurance automobile au Québec pris dans son ensemble. Il existe, bien sûr, des différences entre assureurs, ce qu'on est à même de constater dans les études par assureur.

Dans les tableaux 13 et 14, on compare les primes moyennes et les coûts estimés pour chacun des principaux assureurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires; par assureur, on entend les groupes d'assureurs et les assureurs qui ne font pas partie de groupes. On traite plus sommairement des autres assureurs aux tableaux 15 et 16 à la fin de cette section.

Les principaux assureurs sont ceux dont le volume d'affaires est assez grand pour que leurs résultats aient une bonne crédibilité statistique. Pour les voitures de tourisme, on en compte 54 dont le chiffre d'affaires excédait 1 M$ au début de 1983; l'ensemble des affaires de ces assureurs représentait alors 92% du marché. Pour les véhicules utilitaires, on dénombre 35 assureurs avec un chiffre d'affaires supérieur à 0,2 M$ et représentant 91% du marché.

Il est à noter, toutefois, que les données de cinq des principaux assureurs de voitures de tourisme n'ont pu être incluses au tableau 13 puisque les statistiques nous ayant été fournies sur leur expérience, comportaient une marge d'erreurs trop élevée.

TABLEAU 13

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES 49 PRINCIPAUX ASSUREURS - VOITURES DE TOURISME

	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
Assureur	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
1	177 $	108 $	214 $	166 $	94 $	64 $	485 $	337 $
2	199	158	272	184	94	87	565	429
3	168	126	235	178	92	72	495	376
4	183	143	214	159	95	75	490	377
5	207	127	222	197	108	93	537	417
6	195	149	248	195	105	96	548	439
7	148	133	179	137	92	71	419	341
8	179	168	232	161	109	101	520	430
9	157	126	168	145	76	61	401	332
10	158	130	232	187	88	81	478	398
11	173	137	205	178	90	77	469	391
12	168	142	179	144	93	82	440	368
13	184	145	230	187	89	91	503	423
14	177	142	240	180	76	94	494	415
15	178	141	205	188	123	100	506	429
16	185	135	230	207	108	105	522	446
17	155	137	204	166	76	70	435	373
18	184	150	221	183	86	101	491	434
19	161	144	216	192	85	74	461	411
20	172	151	212	211	114	90	497	453
21	161	144	213	197	90	86	463	425
22	155	154	219	174	85	94	459	422
23	161	146	217	189	75	82	454	417
24	199	175	267	236	92	108	560	519
25	182	159	218	200	97	109	496	468

TABLEAU 13 (suite)

COMPARAISONS DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES 4º PRINCIPAUX ASSUREURS - VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
26	187 $	176 $	227 $	201 $	95 $	105 $	509 $	482 $
27	153	122	193	212	78	67	423	401
28	199	173	253	233	104	129	555	535
29	176	162	197	185	88	97	462	445
30	194	166	168	166	72	87	434	418
31	154	139	181	165	75	95	410	398
32	156	142	207	205	69	77	432	424
33	193	166	237	235	101	121	531	523
34	161	145	203	216	88	84	453	446
35	166	161	197	183	97	112	460	456
36	166	137	159	175	61	71	386	383
37	173	174	231	207	84	108	489	489
38	174	167	234	216	86	113	494	496
39	174	140	215	240	86	97	476	477
40	176	165	209	208	91	104	476	477
41	160	159	201	212	100	101	460	472
42	172	175	231	224	91	113	494	513
43	166	155	191	218	98	101	455	452
44	203	174	274	292	93	132	570	598
45	201	198	219	221	113	139	533	559
46	142	147	196	214	88	91	427	453
47	188	194	227	252	106	115	522	561
48	168	164	180	208	86	97	434	469
49	156	187	211	239	103	120	470	546

TABLEAU 14

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES 35 PRINCIPAUX ASSUREURS - VÉHICULES UTILITAIRES

	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
Assureur	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
1	235 $	159 $	257 $	215 $	121 $	88 $	613 $	462 $
2	190	141	253	195	101	80	544	418
3	209	174	299	251	152	83	660	508
4	260	169	286	249	115	96	661	514
5	218	144	234	217	141	100	593	461
6	207	144	234	210	114	80	555	434
7	221	160	229	209	133	99	583	468
8	222	160	225	214	113	84	560	456
9	213	145	235	230	128	96	576	471
10	205	156	234	206	113	94	553	456
11	163	151	235	212	139	83	538	446
12	190	146	228	218	116	91	534	455
13	189	161	226	225	141	90	555	476
14	226	185	261	238	116	98	603	521
15	171	152	220	203	108	77	500	432
16	213	156	207	221	107	94	527	471
17	202	157	214	246	118	98	534	501
18	191	176	240	240	109	101	540	516

TABLEAU 14 (suite)

COMPARAISONS DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES 35 PRINCIPAUX ASSUREURS - VÉHICULES UTILITAIRES

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
19	174 $	139 $	183 $	204 $	85 $	83 $	443 $	425 $
20	177	145	209	209	59	78	444	432
21	129	141	215	206	89	80	434	426
22	177	171	237	236	104	104	519	512
23	109	130	204	184	72	73	386	387
24	165	150	226	251	107	101	497	501
25	209	200	218	251	122	109	548	560
26	176	153	200	245	103	93	480	491
27	190	163	190	215	80	107	460	485
28	202	154	167	249	97	94	466	497
29	157	149	217	229	53	81	427	460
30	162	152	204	220	44	79	410	450
31	206	204	230	307	128	120	563	631
32	170	164	139	206	60	82	369	451
33	186	181	187	292	104	116	477	588
34	161	151	166	230	58	94	385	476
35	198	222	207	299	102	116	508	637

Voitures de tourisme

Au tableau 13, les assureurs principaux sont classés en ordre d'importance, selon la différence entre leurs primes et leurs coûts pour une couverture complète; le premier assureur est celui dont les primes excèdent le plus les coûts estimés (par 44%) alors que le dernier est celui dont les coûts excèdent le plus les primes (par 14%).

On voit donc qu'il existe toujours des différences importantes entre les assureurs même si elles sont moins prononcées qu'en 1982. Ces différences s'expliquent non seulement par les écarts dans les prix demandés par les assureurs, comme on l'a analysé au chapitre 5, mais également par des variations significatives dans leurs coûts.

Contrairement à 1982, très peu d'assureurs importants (environ 20%) ont des primes inférieures aux coûts et les déficiences sont peu prononcées. Par contre, à l'inverse, certains assureurs demandent des primes nettement supérieures aux coût estimés. Ces assureurs feront l'objet d'une demande de justification de leurs tarifs, conformément à la Loi sur l'assurance automobile, s'ils ne rétablissent pas à brève échéance un meilleur équilibre entre leurs primes et leurs coûts.

Lorsqu'on regroupe ces résultats des assureurs importants, on observe une situation qui diffère peu de celle analysée à la section précédente pour l'ensemble des assureurs. La très grande majorité des assureurs importants ont des primes supérieures aux coûts en responsabilité civile et en collision alors que beaucoup d'assureurs ont encore des primes inférieures aux coûts en accident sans collision ni versement. Pour la couverture complète, comme on l'a vu précédemment, environ 80% des assureurs importants ont des primes en excédent des coûts.

Dans les faits, les primes moyennes exigées par les assureurs importants excèdent les coûts estimés par 12,5% et 8,3% respectivement en responsabilité civile et en collision alors qu'elles sont inférieures de 0,8% aux coûts en accident sans collision ni versement. Pour une couverture complète, les primes excèdent les coûts par 7,9%. Ces chiffres se comparent à ceux du tableau 11 pour l'ensemble des assureurs.

On note que l'écart entre les primes et les coûts des assureurs importants est moins prononcé que celui pour l'ensemble des assureurs. On peut donc penser que les primes exigées par les assureurs de taille plus modeste sont de beaucoup supérieures à leurs coûts; c'est ce qu'on sera à même d'apprécier plus loin dans ce chapitre.

Véhicules utilitaires

Tout comme pour les voitures de tourisme, les assureurs principaux des véhicules utilitaires sont classés, au tableau 14, par ordre d'importance selon la différence entre leurs primes et leurs coûts pour une couverture complète. La prime moyenne exigée par l'assureur no 1 est supérieure de 33% au coût estimé alors qu'à l'autre extrême, celle exigée par l'assureur no 35 est inférieure de 20%.

On voit donc que, tout comme pour les voitures de tourisme, il existe des différences importantes par assureur, lesquelles se reflètent autant dans les primes que dans les coûts.

Par contre, contrairement aux voitures de tourisme, on dénombre encore beaucoup d'assureurs importants (près de 40%) dont les primes sont encore inférieures aux coûts; les

déficiences ainsi observées, même si elles sont moindres qu'en 1982, demeurent, pour certains assureurs importantes. A l'opposé, certains assureurs, comme pour les voitures de tourisme, demandent des primes nettement supérieures aux coûts estimés; ces assureurs s'exposent aussi à devoir justifier leur tarification.

Enfin, lorsqu'on examine les résultats de tous ces assureurs importants, on constate que la majorité ont des primes supérieures aux coûts en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement alors qu'un nombre plus important de ces assureurs ont des primes inférieures aux coûts en collision. Ces résultats concordent avec la situation observée au tableau 12 pour l'ensemble des assureurs.

Assureurs de moins grande taille

L'analyse sommaire de la tarification des assureurs de taille plus modeste, présentée aux tableaux 15 et 16, complète les études par assureur.

Il convient de rappeler que, pour les assureurs de taille modeste, on ne peut utiliser de façon fiable leurs données d'expérience parce que leurs assurés ne sont pas assez nombreux; c'est pourquoi leurs primes sont comparées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. Les résultats présentés dans les tableaux précités doivent donc être interprétés en conséquence; la situation réelle de chacun de ces assureurs dépend de son expérience propre en regard des coûts qu'il aura à absorber.

Pour les voitures de tourisme, les données du tableau 15 montrent que la plupart des petits assureurs (11 sur 14) exigent des primes supérieures aux coûts estimés pour une couverture complète et qu'il existe ici aussi des différences marquées entre assureurs. Par garantie, on note un plus grand nombre d'assureurs qui exigent des primes supérieures aux coûts en responsabilité civile et en collision qu'en accident sans collision ni versment.

La situation de ces assureurs de taille modeste n'est donc pas différente de celle observée dans l'étude du marché dans son ensemble et des principaux assureurs. On note toutefois que, pour les principales garanties que sont la responsabilité civile et la collision, l'écart entre les primes et les coûts des petits assureurs, respectivement de 27% et 21%, est nettement plus élevé que celui des principaux assureurs. A cet égard, on peut penser que ces assureurs, dont les ressources sont moins grandes, ont été plus lents à ajuster leurs prix à ceux des compétiteurs plus importants.

Pour les véhicules utilitaires, les données du tableau 16 montrent également que la plupart des petits assureurs (13 sur 17) exigent des primes supérieures aux coûts estimés pour une couverture complète. On ne doit pas se surprendre de tels résultats puisque la tarification des véhicules utilitaires a été peu modifié en 1983 et on peut penser que ce sont surtout les assureurs de taille modeste qui n'ont pas changé leurs primes. Dans un contexte où les coûts étaient à la baisse, cela a contribué à élargir l'écart entre les primes et les coûts de ces assureurs. On note d'ailleurs, au tableau 16, qu'environ 50% des petits assureurs ont des primes supérieures aux coûts par plus de 25%.

TABLEAU 15

RÉPARTITION DES ASSUREURS NON INCLUS AU TABLEAU 13 SELON LA DIFFÉRENCE ENTRE LEUR PRIME EXIGÉE (1) ET LE COÛT ESTIMÉ POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

Différence en % du coût estimé	Responsabilité civile (limite 100 000 $)	Collision (franchise 250 $)	Accident sans collision ni versement (franchise de 50 $)	Couverture complète
Plus de 30,0	4	4	2	2
25,1 à 30,0	3	0	0	1
20,1 à 25,0	2	2	0	0
15,1 à 20,0	2	2	1	6
10,1 à 15,0	0	3	1	2
5,1 à 10,0	1	1	0	0
0,0 à 5,0	0	0	3	0
- 5,0 à 0,1	0	0	2	1
-10,0 à - 5,1	2	0	1	0
-15,0 à -10,1	0	0	0	0
-20,0 à -15,1	0	0	0	0
-25,0 à -20,1	0	2	1	2
-30,0 à -25,1	0	0	0	0
-30,1 et moins	0	0	3	0
Total	14	14	14	14

(1) Prime pour un risque type : classe du conducteur 02, dossier de conduite 05, groupe de véhicule 07.

TABLEAU 16

RÉPARTITION DES ASSUREURS NON INCLUS AU TABLEAU 14 SELON LA DIFFÉRENCE ENTRE LEUR PRIME EXIGÉE (1) ET LE COÛT ESTIMÉ POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VÉHICULES UTILITAIRES

Différence en % du coût estimé	Responsabilité civile (limite 100 000 $)	Collision (franchise 250 $)	Accident sans collision ni versement (franchise de 50 $)	Couverture complète
Plus de 30,0	0	0	11	5
25,1 à 30,0	9	0	1	3
20,1 à 25,0	1	0	0	0
15,1 à 20,0	2	7	1	2
10,1 à 15,0	4	1	0	1
5,1 à 10,0	0	2	0	0
0,0 à 5,0	0	1	0	2
- 5,0 à 0,1	0	0	0	0
-10,0 à - 5,1	0	1	3	0
-15,0 à -10,1	1	0	0	3
-20,0 à -15,1	0	1	0	0
-25,0 à -20,1	0	1	0	1
-30,0 à -25,1	0	3	1	0
-30,1 et moins	0	0	0	0
Total	17	17	17	17

(1) Prime pour un risque type : classe du conducteur 35, dossier de conduite 03, groupe de véhicule 06.

CONCLUSION

La principale conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée en assurance automobile au Québec en 1983 est pour le moins réjouissante. Le prix payé par les assurés québécois pour leur couverture d'assurance automobile a baissé après quelques années d'inflation galopante.

Cette réduction dans les primes a été rendue possible par la diminution importante du coût des sinistres ayant prévalu au Québec de la fin de l'année 1981 au milieu de 1983.

Un contexte économique difficile, des prix de l'essence élevés et des mesures plus stictes de sécurité routière ont mené à un changement radical dans le comportement des intervenants du marché de l'assurance automobile, caractérisé principalement par une baisse notable du nombre et de la gravité des accidents d'automobiles.

Les primes, qui furent réduites de 18% en moyenne pour les voitures de tourisme, continuent tout de même de se situer au-dessus des coûts de sorte que les assureurs tireront des bénéfices des polices qu'ils ont émises ou renouvelées au Québec en 1983. La même situation prévaudra pour les véhicules utilitaires où la réduction dans les coûts a permis de rétablir une marge bénéficitaire dans la tarification. C'est pourquoi les primes des véhicules utilitaires ont moins baissé en 1983, soit de 2% en moyenne.

La diminution dans les primes en 1983 ne s'est pas appliquée de façon uniforme; elle a varié selon l'assureur et le type d'assuré. Cette situation a été particulièrement sentie dans le marché de l'assurance des voitures de tourisme où les assureurs, par leurs politiques de rabais, ont privilégié certaines classes d'assurés, comme celles des assurés plus âgés.

C'est ainsi que la concurrence entre les assureurs fut particulièrement vive pour certaines clientèles recherchées que les assureurs considèrent comme les meilleurs risques. Il en est résulté une plus grande diversité dans les pratiques des assureurs tant en matière de classification des risques que de tarification où les rabais de toute sorte ont proliféré.

C'est pourquoi il importe toujours que l'assuré ait conscience des différences qui existent dans les prix demandés par les assureurs et dans leur façon de classer les risques. Il importe également qu'il tienne compte, dans le choix d'un assureur, de sa santé financière et de la qualité du service qu'il rend tant avant qu'après le sinistre.

En matière de classification des risques, l'année 1983 fut marquée par une activité intense où les nombreuses révisions apportées par les assureurs nous ont semblé être dictées beaucoup plus par la compétition auprès de certaines clientèles recherchées que par la volonté de réformer en profondeur le système de classification.

C'est ainsi que l'accroissement du nombre de classes de conducteurs et des rabais accordés par les assureurs ont contribué à accroître l'importance accordée dans la classification à des critères tels l'âge et le sexe de l'assuré; la révision de la classification des véhicules, même si elle est bien amorcée, a encore trop peu d'effet pour corriger cette situation. On semble donc se diriger dans une voie bien différente de celle préconisée par le comité du Groupement des assureurs automobiles qui concluait, dans son rapport de 1982, que l'importance de plus en plus grande accordée au véhicule et à son utilisation contribuerait à atténuer le poids de d'autres facteurs plus controversés. Espérons que les assureurs réviseront leur tir en 1984.

Enfin, malgré que le coût des sinistres soit de nouveau en hausse depuis l'été de 1983, il est trop tôt pour juger de l'impact que ce phénomène aura sur le niveau des primes en 1984. La tarification demeure profitable et la concurrence est toujours très vive. On observe, d'ailleurs, que des assureurs ont continué de réduire leurs primes depuis le début de 1984.

Il n'en demeure pas moins que si la tendance à la hausse dans les coûts persiste, le niveau des primes devra éventuellement être relevé. C'est pourquoi on ne peut que déplorer que les assurés, dans une conjoncture plus favorable, reviennent à leurs anciennes habitudes. Les résultats des dernières années sont pourtant révélateurs; ils démontrent jusqu'à quel point l'adoption de comportements plus rationnels a une influence bénéfique sur le niveau des coûts, donc du prix de l'assurance automobile.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION
ANNEXE 3	NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COÛTS ESTIMÉS

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 29 NOVEMBRE 1983)

ASSUREURS À CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BEAUCE	Beauceville, Québec
La Compagnie d'assurance BÉLAIR	Montréal, Québec
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPÉRANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de DORCHESTER	Sainte-Claire, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTRÉAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE, mutuelle d'assurance contre l'incendie	Granby, Québec
L'INDUSTRIELLE Compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de KAMOURASKA	Saint-Pascal, Québec
La LAURENTIENNE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de LÉVIS	Lévis, Québec
La PRÉVOYANCE Compagnie d'assurances	Montréal, Québec

ASSUREURS À CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Les PRÉVOYANTS du Canada - assurance générale	Montréal, Québec
La Compagnie d'assurance PROVINCES-UNIES	Montréal, Québec
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIÉTÉ MUTUELLE de réassurance du Québec	Sainte-Foy, Québec
SOCIÉTÉ NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery, Québec
L'UNION QUÉBÉCOISE, mutuelle d'assurance contre l'incendie	Trois-Rivières, Québec
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec

ASSUREURS À CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance CANADIENNE UNIVERSELLE Limitée	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurance COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
La GIBRALTAR, Compagnie d'assurances générales	London, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Company Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIÉ	Hamilton, Ontario

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS ET L'INCENDIE du Canada	Toronto, Ontario
AETNA CASUALTY DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
The ALBION Insurance Company of Canada	Toronto, Ontario
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Willowdale, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN Compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA UNI, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
The CANADIAN SURETY Company	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GÉNÉRALE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CASUALTY DU CANADA	Toronto, Ontario
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHÂTEAU Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHUBB du Canada, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La CITADELLE Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance COMMONWEALTH	Vancouver, Colombie Britannique
CONSTITUTION du Canada, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CORHNILL du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Compagnie d'assurance générale DOMINION du CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance EATON/BAIE	Toronto, Ontario
ÉCONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'ÉQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FÉDÉRATION, Compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
La Compagnie d'assurance FIDÉLITÉ du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND DU CANADA	Toronto, Ontario
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GÉNÉRAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance GREAT EASTERN	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	Sain-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax, Nouvelle-Écosse
La Compagnie d'assurance HÉRALD	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
INA du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
L'INDEMNITÉ Compagnie Canadienne	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
LONDON-CANADA Insurance Company	Toronto, Ontario
La LONDON ET MIDLAND Compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI & ROUVILLE	Frelighsburg, Québec
NORTHUMBERLAND, Compagnie générale d'assurance	Toronto, Ontario
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
PHOENIX, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Montréal, Québec
La ROYALE du Canada, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SÉCURITÉ NATIONALE, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
SUN ALLIANCE Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
SYMONS Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto, Ontario
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-Neuve

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance ALLIANZ	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
ALLSTATE Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Willowdale, Ontario
ALPINA Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario
Compagnie de réassurance L'AMÉRICAINE	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
AMERICAN MUTUAL Liability Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL FIRE Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE RÉPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
La Compagnie d'assurance L'ANGLAIS-AMÉRICAINE Ltée	London, Angleterre	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto Ontario
CENTINENNIAL Insurance Company	New York, New York	Toronto, Ontario
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York New York	Toronto, Ontario

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINGENCY Limitée	Londres, Angleterre	Hamilton, Ontario
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
Société des assurances ECCLESIASTIQUES	Gloucester, Angleterre	Toronto, Ontario
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYERS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	Toronto, Ontario
Association d'assurances générales mutuelles des EMPLOYEURS NATIONAUX Ltée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Compagnie d'assurances FÉDÉRALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
GAN Incendie accidents compagnie française d'assurances et de réassurance incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurances GÉNÉRALES D'AMÉRIQUE	Seattle, Washington	Mississsauga, Ontario
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
HARTFORD Fire Insurance Company	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurance mutuelle IDEAL	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance IRELAND Ltée	Dublin, Irlande	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Kelsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS Mutual Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance MOTORS	New York New York	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance NEW ZEALAND Limitée	Auckland, Nouvelle Zélande	Toronto, Ontario
La NORMAN Compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy Québec
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pensylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La PHOENIX, Compagnie d'assurance	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La PRUDENTIELLE Compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pensylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance SAINT-PAUL	Saint-Paul Minnesota	Toronto Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto Ontario
TOKIO, Compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokio, Japon	Toronto Ontario
Compagnie d'assurance publique TRAFALGAR Ltée	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
TRANSPORT D'Amérique, compagnie d'assurances	DALLAS Texas	Mississauga, Ontario
TRANSPORT INDEMNITY Company	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, Compagnie d'indemnité	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance UNITES STATES FIRE	New York, New York	Don Mills, Ontario

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New Hartford, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokio, Japon	Toronto, Ontario
ZURICH Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION

I- LES RÈGLES GÉNÉRALES

A. TOUS TYPES DE VÉHICULES

1. Les territoires de tarification

Territoire 1 (territoire statistique 804)

Comtés de

- Beauharnois
- Chambly
- Châteauguay
- Deux-Montagnes
- Ile-de-Montréal
- Ile-Jésus
- Laprairie
- L'Assomption
- Napierville
- Saint-Jean
- Soulanges
- Vaudreuil
- Verchères

Comtés de Terrebonne : la partie au nord et des deux côtés de la route 41

Les villes d'Iberville, Saint-Jérôme et Lafontaine

Territoire 2 (territoire statistique 806)

Comtés de

- Charlevoix est et ouest
- Lévis
- Montmorency
- Portneuf
- Québec

Territoire 3 (territoire statistique 802)

Le comté de Hull

Les villes de Hull, Aylmer, ville de Deschênes, Lucerne et Touraine.

Les cantons d'Eardley, Hull-ouest, Masham-nord, Wakefield et Wakefield-est.

1. Les territoires de tarification (suite)

Territoire 4

(territoire statistique 807)

Comtés de	Arthasbaska	Nicolet
	Compton	Richmond
	Frontenac	Sherbrooke
	Lotbinière	Stanstead
	Mégantic	Wolfe

(territoire statistique 815)

Comtés de	Bagot	Richelieu
	Brome	Rouville
	Drummond	St-Hyacinthe
	Huntingdon	Shefford
	Missisquoi	Yamaska

Le comté d'Iberville, sans la ville d'Iberville.

Territoire 5 (territoire statistique 808)

Comtés de	Argenteuil	Maskinongé
	Berthier	Montcalm
	Champlain	Papineau
	Joliette	Pontiac
	Labelle	St-Maurice

Le comté de Gatineau sans les villes et cantons inclus dans le territoire 3.

La partie du comté de Terrebonne non incluse dans le territoire 1.

Territoire 6

(territoire statistique 842)

Comtés de	Bonaventure	Matapédia
	Gaspé est et ouest	Rimouski
	Matane	

1. Les territoires de tarification (suite)

Territoire 6

(territoire statistique 843)

Comté de	Beauce	Kamouraska
	Bellechasse	Montmagny
	Dorchester	Rivière du Loup
	L'Islet	Témiscouata

Territoire 7

(territoire statistique 860)

Comtés de	Chicoutimi
	Lac St-Jean
	Saguenay

Le territoire du nouveau Québec

(territoire statistique 861)

Les circonscriptions d'Abitibi et de Témiscamingue.

Territoire 8 (territoire statistique 850)

Iles-de-la-Madeleine

2. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont définis de la façon suivante: aucun accident impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée,

a) pendant les cinq années qui précèdent immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 5),

b) pendant les trois années qui précèdent immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 3),

c) pendant les deux années qui précèdent immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 2),

d) pendant l'année qui précède immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 1),

e) ne satisfaisant pas aux exigences des dossiers 5, 3, 2 ou 1 (dossier 0).

On considère un accident tout évènement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'une voiture, et à la suite duquel:

1- une indemnité a été payée au titre de la garantie responsabilité civile ou collision ou l'aurait été en l'absence de la convention d'indemnisation directe du Québec;

2- aucun règlement n'a encore été effectué;

3- une poursuite au civil est pendante contre l'assuré.

2. Les dossiers de conduite (suite)

Notes : Ne sont pas considérés comme résultant d'un accident:

a) les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures

b) les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement

c) le paiement total au chapître A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe

d) les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

2- Un accident mettant en jeu la garantie de responsabilité civile n'influence pas la prime de collision ou tous risques. Un accident impliquant des dommages par collision n'influence par les taux de responsabilité civile.

3- Seuls les dommages par collision, dans le cas de la couverture tous risques, influençent les taux tous risques.

Lorsque survient un premier accident et que l'assuré détient un dossier cinq, quelques assureurs seulement considèrent cet accident lors du renouvellement et augmentent la prime en conséquence. La plupart des assureurs ne tiennent pas compte du premier accident et ne changent le dossier de l'assuré que si un autre accident survient au cours d'une certaine période. Quelques assureurs ne "pardonnent" l'accident qu'à certaines conditions, notamment si le montant des dommages est peu élevé, si l'accident n'a pas entraîné une condamnation en vertu du Code de la route ou si l'assuré possède une police d'assurance depuis plusieurs années avec cet assureur. Certains assureurs en tiennent compte en faisant passer le dossier de cinq ans sans accident à trois ans sans accident.

B. VOITURES DE TOURISME

1. Les classes de conducteurs

Classe 01

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

d) Aucun conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans n'ayant pas pris de leçons de conduite.

e) Au plus deux conducteurs par voiture au domicile du proposant, chacun possédant depuis les trois dernières années un permis de conduire valide.

f) La voiture n'est pas utilisée par le conducteur pour se rendre au travail et en revenir, ni pour ses besoins professionnels.

g) Le millage moyen prévu ne dépasse pas 16 000km (10 000 milles) par an.

Classe 02

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 02 (suite)

d) Aucun conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans n'ayant pas pris de leçons de conduite.

e) Au plus deux conducteurs par voiture au domicile du proposant.

f) La voiture, utilisée pour se rendre au travail ou en revenir, ne parcourt pas plus de 16km (10 milles) par trajet.

Classe 03

a) Promenade.

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 04

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 25 à 29 ans.

Classe 06

Un conducteur occasionnel masculin de moins de 25 ans, le conducteur principal faisant partie de la classe 01, 02 03 ou 07.

Classe 07

a) Affaires ou affaires et promenade.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 07 (suite)

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

- un homme célibataire de 30 ans ou plus;
- un homme marié de 25 ans ou plus;
- une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 08

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 09

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 10

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

Classe 11

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 19 ou 20 ans.

Classe 12

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 21 ou 22 ans.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 13

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 23 ou 24 ans.

Classe 18

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 21 ans.

Classe 19

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans.

2. Les groupes de voitures de tourisme

Avant l'année 1982, les groupes de tarification des voitures de tourisme étaient basés sur la valeur du véhicule à l'achat et sur son année de fabrication. Depuis l'année 1983, tiennent également compte de la fréquence et du coût des sinistres dans la composition des groupes de véhicule. Toutefois, la valeur du véhicule apparaît être l'élément prépondérant dans l'établissement des groupes de tarification.

C. LES VÉHICULES UTILITAIRES

1. Les catégories de véhicules utilitaires

Les véhicules LÉGERS sont ceux dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kilogrammes (7 800 livres).
Les véhicules LOURDS sont ceux dont le poids total en charge dépasse 3 500 kilogrammes (7 800 livres).

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Artisans	35	-	-	-	-	-
Bétail	-	-	46	46	46	46
Blanchisseries	-	-	44	45	44	45
Blocs de béton, blocs de construction et brique			46	46	46	46
Bouchers	-	-	43	45	47	47
Boulangers et vendeurs de produits de boulangerie	-	-	44	45	44	45
Brasseurs et vendeurs de produits de brasserie	-	-	45	45	45	45
Camionneurs (non autrement classifié):						
-voyageant dans un rayon de 40 km	-	-	46	46	46	46
-voyageant dans un rayon de 80 km	-	-	47	47	47	47
-voyageant dans un rayon de 160 km	-	-	61	61	61	61
-voyageant dans un rayon de plus de 160 km	-	-	51	51	51	51
-voyageant à l'extérieur du Canada	-	-	99	99	99	99
Camions-bétonnières	-	-	-	45	-	45
Camions de billes de bois	-	-	47	47	47	47
Camions de bois de pâte à papier	-	-	47	47	47	47
Camions citerne (essence)	-	-	48	48	48	48
Camions citerne (fuel)	-	-	48	48	48	48
Camions d'enlèvement des ordures	45	45	-	-	-	-
Camions d'entrepreneurs en démolition	47	47	47	47	47	47

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Camions de ferme.....	33	34	-	-	-	-
Camions de gare.....	55	55	-	-	-	-
Camions de gare ou de quai....	55	55	-	-	-	-
Camions industriels.....	55	55	-	-	-	-
Camions postaux.....	-	-	44	46	44	46
Dépanneuses.....	43	43	-	-	-	-
Entrepreneurs (sauf le transport de briques, de blocs de construction, de ciment, de gravier, de billes de bois, de pâte à papier, de produits pétroliers, de sable, de pierre, de terre ou d'asphalte)...	35	44	-	-	-	-
Epiciers.....	-	-	43	45	46	46
Exploitants de serres.....	35	45	43	45	43	45
Explosifs, fabricants et marchands.....	-	-	48	48	48	48
Fabricants et marchands d'acier.....	-	-	46	46	46	46
Fabricants et marchands d'ameublement.....	-	-	46	46	46	46
Fabricants et marchands de boissons gazeuses et de limonades.....	-	-	44	45	44	45
Fabricants et marchands de crème glacée.....	-	-	44	45	44	45
Fleuristes.....	35	45	43	45	43	45
Forage, exploration et prospection sismographique de puits de pétrole.....	54	54	-	-	-	-
Gravier, sable, pierre, terre.	-	47	-	47	-	47
Grues mobile immatriculées....	-	44	-	-	-	-
Horticulteurs.....	35	45	43	45	43	45
Jardiniers et horticulteurs...	35	45	43	45	43	45
Jardiniers paysagistes.....	35	45	43	45	43	45
Jardiniers vendant aux marchés	35	45	43	45	43	45
Laiteries et vendeurs de produits de laiterie.....	-	-	44	45	44	45
Livraison de colis.....	-	-	44	46	44	46
Livraison de journaux.....	-	-	47	47	47	47
Livraison de repas à domicile.	-	-	43	45	-	-
Livraison: NON CLASSIFIEE PAR AILLEURS.....	-	-	43	45	36	44

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Marchands de bois et de charbon	-	-	44	44	44	44
Marchands de bois	-	-	46	46	46	46
Marchands de combustible (bois et charbon)	-	-	44	44	44	44
Marchands de combustible (produits pétroliers)	-	-	48	48	48	48
Marchands de fruits	-	-	-	-	46	46
Marchands de fruits de mer et de poisson	-	-	43	45	46	46
Marchands de glace	-	-	44	45	44	45
Marchands de légumes	-	-	43	45	46	46
Marchands de produits agricoles	-	-	43	45	46	46
Marchands de produits de construction	-	-	43	45	46	46
Marchands de volaille	-	-	43	45	46	46
Matériel de construction et d'entretien de route, notamment les niveleuses, les chasses-neige, les balayeuses et les goudronneuses, mais à l'exclusion des camions de gravier	54	54	-	-	-	-
Matériel de vidange des égouts et des fosses septiques	43	44	-	-	-	-
Matières radio-actives	48	48	48	48	48	48
Messagerie	-	-	44	46	44	46
Motocyclettes-commercial	-	-	57	-	-	-
Motocyclettes de services de police et d'incendie	53	-	-	-	-	-
Pêcheurs	33	34	-	-	-	-
Pépinièristes	35	45	43	45	43	45
Pharmacies	-	-	43	45	43	45
Produits pétroliers	-	-	48	48	48	48
Quincailleries	-	-	43	45	43	45
Radio et T.V. (ventes et réparations)	43	45	43	45	36	44
Rebuts (papier, guenilles ou métal)	-	47	-	47	-	47
Sable, gravier, pierre, terre.	-	47	-	47	-	47
Salaisons	-	-	-	-	47	47
Services de courrier	-	-	44	46	44	46
Teinturiers et blanchisseurs	-	-	44	45	44	45
Tondeuses à gazon	55	-	-	-	-	-

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Tracteurs (sauf de ferme).....	54	54	-	-	-	-
Tracteurs de ferme.....	55	55	-	-	-	-
Traiteurs et services de cantines.....	-	-	43	45	43	45
Transport de copeaux.....	-	-	47	47	47	47
Transport interurbain - voir Camionneurs.....	-	-	-	-	-	-
T.V. ou radio (vente et réparation).....	43	45	43	45	36	44
Véhicules blindés.....	46	46	46	46	46	46
Véhicules des neiges.....	50	-	-	-	-	-
Véhicules de services d'incendie.....	53	53	-	-	-	-
Véhicules de services de police.....	53	53	-	-	-	-
Véhicules de service public (sauf les ambulances, les véhicules de services de police ou d'incendie, et ceux des entrepreneurs de pompes funèbres)	43	44	-	-	-	-
Voiturettes de golf.....	55	-	-	-	-	-
Tous les véhicules utilitaires NON CLASSIFIÉS PAR AILLEURS	36	44	43	45	36	44

2. Les groupes de véhicules utilitaires

Les groupes de tarification des véhicules utilitaires sont définis de la façon suivante:

1) Pour les véhicules ayant un poids total en charge de moins de 4.5 tonnes métriques (10 000 lbs), le groupe est défini en fonction de la marque, du modèle et de l'année de modèle du véhicule.

2) Pour les autres véhicules, le prix de catalogue et l'année de modèle du véhicule servent à en définir le groupe.

II- LES RÈGLES PARTICULIÈRES

A. SURPRIMES POUR ACCIDENTS OU CONDAMNATIONS

La plupart des assureurs imposent des surprimes aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour infraction aux lois régissant la circulation routière. Ces surprimes s'appliquent généralement à toutes les garanties et se définissent comme suit:

Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de proposition ou de renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i- responsable de plusieurs accidents:
- trois accidents: majoration de 30%,
- chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii- condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires: des écoles et des terrains de jeux:
- une condamnation: majoration de 15%
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii- condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iv:
- quatre condamnations: majoration de 25%,
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%;

Surprimes pour accidents ou condamnations (suite)

iv- Condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence criminelle ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangeureuse:
- une condamnation: majoration 50%
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%.

Plusieurs assureurs ont établi une surprime maximale de 200% pour les assurés de moins de 30 ans. La surprime maximale de certains assureurs est de 100% pour les assurés de moins de 25 ans et de 200% pour les autres.

B. RABAIS

1. Rabais pour cours de conduite

Un grand nombre d'assureurs accordent des rabais aux nouveaux conducteurs ayant suivi un cours de conduite.

Dans la majorité des cas, l'assureur accorde le dossier trois ans sans accidents au conducteur débutant qui a réussi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée.

Certains assureurs n'accordent qu'un dossier 1 au conducteur débutant qui a réussi un cours de conduite. Quelquefois, un rabais de 15% de la prime se rattache au dossier 1 pour les conducteurs des classes 04, 06 et 08 à 19.

2. Rabais pour plus d'un véhicule dans la même famille

Plusieurs assureurs accordent des rabais de primes lorsqu'un individu ou des conjoints possèdent ou louent à long terme plus d'un véhicule.

Si les assurés sont dans les classes 01, 02, 03 ou 04, l'assureur applique ses taux courants au véhicule produisant la prime la plus élevée d'après son tarif et accorde un rabais de 10% pour chacun des autres véhicules. Si un des véhicules est utilisé pour affaires (classe 07), l'assureur applique ses taux courants à ce véhicule et abaisse de 10% la prime des autres. Certains assureurs accordent un rabais de 20%.

Dans tous les cas, les assureurs n'accordent pas le rabais s'il y a des conducteurs occasionnels de moins de 25 ans.

3. Rabais accordés aux cultivateurs

Plusieurs assureurs accordent des réductions de primes assez substantielles aux cultivateurs résidant à la ferme n'ayant pas d'autres occupations et classés 03, 04, 08, 09, 18 ou 19. Ces rabais peuvent varier considérablement d'un assureur à l'autre:

- garantie de responsabilité civile: 25 à 50% de rabais;
- garanties de collision et de tous risques: 30 à 55% de rabais;
- garanties d'accident sans collision ni versement et de risques spécifiés: 25 à 45% de rabais.

Rabais accordés aux cultivateurs (suite)

Certains assureurs ont des manuels de tarifs propres aux cultivateurs alors que d'autres n'accordent ces rabais qu'aux assurés des classes 03, 08 et 09.

4. Autres rabais

Des rabais peuvent être accordés aux assurés des classes 01, 02, 03 et 04 en fonction de leur occupation. Ce sont, par exemple, un rabais de 15% pour les commis de bureau à l'emploi des banques, pour les employés du gouvernement du Québec et pour les membres des professions dites libérales ou un rabais de 10% pour les employés du gouvernement fédéral et des services de communication.

Plusieurs assureurs offrent des rabais de prime aux assurés qui renouvellent leur police avec eux. Ces rabais s'appliquent généralement à tous les assurés, et le rabais moyen offert est d'environ 10% pour chaque garantie.

Une bonne proportion des manuels de tarifs contiennent des rabais accordés aux assurés selon leur âge. Ces rabais s'appliquent généralement aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07, pour des assurés qui ont, par exemple, 45 ans ou plus. Les diminutions de primes ainsi offertes sont habituellement de l'ordre de 5%, pour les garanties de responsabilité civile et de collision. De plus, un assureur offre un rabais de 5% pour toutes les garanties aux assurés de 23 ou 24 ans des classes 06, 09 et 19.

Autres rabais (suite)

Quelques assureurs offrent des rabais aux assurés qui souscrivent une couverture complète. Ces rabais sont généralement de l'ordre de 5% pour les assureurs qui les offrent à toutes les classes d'assurés. Certains assureurs ne les offrent qu'aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07 qui ont un dossier 5 ans sans accident. Le rabais accordé se situe alors aux environs de 9%.

Enfin, un assureur offre un rabais de 10% à ses assurés de la région de Montréal qui, au moment de la souscription de la police fournissent une photographie de leur véhicule.

C. AUTRES RÈGLES PARTICULIÈRES

1. Voitures de tourisme

Plus de la moitié des assureurs subdivisent certains territoires pour fins de tarification. Les territoires généralement touchés par ces subdivisions sont les territoires 1, 2, 4, 6 et 7, alors qu'un assureur subdivise le territoire 5.

Certains assureurs n'offrent pas de dossier 5 ans sans accident aux assurés des classes 08, 10 et 11. Plusieurs assureurs offrent, par contre, des dossiers de conduite 4 ans ou même 6 ans sans accident. Un assureur utilise de façon particulière certains facteurs tels le kilométrage parcouru et l'expérience de conduite.

1. Voitures de tourisme (suite)

Un assureur définit depuis un certain temps une classe 05, qui représente les jeunes femmes célibataires de moins de 25 ans qui conduisent occasionnellement. Un assureur exclut tous les conducteurs féminins des classes 01, 02, 03 et 07 et crée des classes propres à elles. Un autre assureur fait de même pour les classes 01, 02 et 03 seulement, alors qu'un troisième crée des classes particulières pour les conductrices de 30 ans et plus des classes 01, 02, 03 et 07.

Trois assureurs utilisent un système de classification hybride au niveau des dossiers de conduite. Dans ce système, les assurés des classes de jeunes (08 à 19) sont considérés de la façon traditionnelle, alors que ceux des classes 01 à 07 ne le sont pas. Ces derniers sont sujets non pas à des dossiers de conduite mais plutôt à des augmentations de prime qui sont sujettes aux accidents responsables et aux non responsables, et aux infractions au Code de la route, qui, selon leurs règles, sont prises en considération d'une façon plus systématique que dans le système traditionnel.

Plusieurs assureurs font une différence entre les classes d'assurés pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

2. Véhicules utilitaires

Comme pour les voitures de tourisme, mais sur une moins grande échelle, certains assureurs utilisent des règles de classification différentes des règles habituelles.

2. Véhicules utilitaires (suite)

Certains assureurs font une différence entre les catégories de véhicule pour les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement.

De plus, un assureur utilise un dossier de conduite 5 ans sans accident pour les véhicules utilitaires alors que l'ensemble de l'industrie s'arrête au dossier 3.

ANNEXE 3

NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COÛTS ESTIMÉS

A. MÉTHODOLOGIE

Les coûts pour l'année d'assurance 1984 (polices émises du 1er juillet 1983 au 30 juin 1984) ont été estimés par une projection des coûts observés dans le passé, décomposés en deux parties: le coût des sinistres par véhicule assuré et les frais d'exploitation.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été projeté à partir du coût moyen observé le 1er juillet 1982, tiré des données du "Rapport statistique sur l'assurance automobile 1982" publié par le BAC. Ce coût moyen a été ajusté à la baisse pour éliminer l'effet des pertes catastrophiques et pour tenir compte d'un degré de matérialisation des réserves moindre que celui utilisé par le BAC.

Le coût des sinistres par véhicule assuré ainsi établi au 1er juillet 1982 est projeté sur une période de deux ans, soit jusqu'au 1er juillet 1984. Cette date correspond à la date moyenne de survenance des sinistres de l'année d'assurance 1984; on suppose ainsi une émission constante des polices entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1984 et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1985.

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque garantie, à apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres par véhicule assuré. C'est ainsi que des hypothèses sont formulées quant à l'évolution de la fréquence et du coût moyen par sinistre. Le coût moyen par sinistre est décomposé

en trois éléments, soit le coût des pièces d'automobile, le coût de la main-d'oeuvre et les frais de règlement des sinistres. L'évolution de chacun de ces éléments est étudiée séparément et l'importance relative de chacun est déterminée; de plus, des ajustements sont apportés pour refléter, s'il y a lieu, les effets externes tels l'amélioration de la qualité des services des centres d'estimation et les changements dans les comportements des intervenants.

C'est la première fois qu'on analyse et projette chacune des composantes du coût des sinistres de la garantie d'accident sans collision ni versement; auparavant, l'ensemble du coût était projeté par une courbe de régression exponentielle. La variation importante dans l'évolution des coûts de cette garantie au cours de la dernière année a justifié ce changement qui permettra d'améliorer la qualité et la précision de notre estimé. L'expérience relative au type de garantie le plus populaire, soit avec une franchise de 50,00 $, a été utilisée.

Au coût des sinistres par véhicule assuré est ajouté le coût des frais d'exploitation pour obtenir les coûts estimés. Le coût des frais d'exploitation est estimé à partir d'un ratio frais d'exploitation/primes souscrites déterminé sur la base d'hypothèses sur l'évolution des frais et des primes souscrites.

B. HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour l'année d'assurance 1984 sont les suivantes:

1. Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence

- voitures de tourisme:

Au cours de la période allant du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983, la fréquence diminuera de 3,5% pour les garanties de responsabilité civile et de collision et de 6% pour la garantie d'accident sans collision ni versement. Au cours de la période allant du 1er juillet 1983 au 30 juin 1984, elle augmentera de 6,5% en responsabilité civile, de 8,5% en collision et de 7% en accident sans collision ni versement.

- véhicules utilitaires:

Au cours de la période allant du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983, la fréquence diminuera de 1,5% pour la garantie de responsabilité civile, de 0,5% pour la garantie de collision et de 6% pour la garantie d'accident sans collision ni versement. Au cours de la période allant du 1er juillet 1983 au 30 juin 1984, elle augmentera de 9% en responsabilité civile, de 12,5% en collision et de 7% en accident sans collision ni versement.

Coût moyen par sinistre

L'augmentation du coût de la main-d'oeuvre est établie à 6% pour la période du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983 et à 6,5% entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1984. L'augmentation du coût des pièces automobiles est établie à 6% pour la période allant du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983 et également à 6% entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1984. Pour la garantie d'accident sans collision ni versement, toutefois, l'augmentation du coût des pièces se situera à 6,7% entre le 1er juillet 1982 et le 30 juin 1983 et à 7,8% entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1984.

La proportion du coût de la main-d'oeuvre par rapport au coût total du montant des réparations d'un véhicule accidenté est établie à 50% pour la garantie de responsabilité civile, à 45% pour la garantie de collision et à 20% pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

On a également posé l'hypothèse que les frais de règlement des sinistres suivront la même tendance que le coût moyen par sinistre; en d'autres termes, ils continueront d'accaparer le même pourcentage du coût global par sinistre.

Enfin, on pose l'hypothèse que les changements dans les comportements des intervenants et l'avènement de véhicules plus coûteux à réparer auront pour effet d'augmenter le coût moyen des sinistres pour les garanties de responsabilité et de collision. C'est pourquoi, l'augmentation, entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1984, du coût calculé à partir de l'inflation des prix des pièces et de la main-d'oeuvre a été accrue de 10% en responsabilité civile pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, de 20% en collision pour les voitures de tourisme et de 30% en collision pour les véhicules utilitaires.

Facteurs de projection

Ces hypothèses donnent les augmentations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré, pour la période du 1er juillet 1982 au 30 juin 1984:

- voitures de tourisme	:	1) responsabilité civile	16,5%
		2) collision	19,4%
		3) accident sans collision ni versement	15,2%
- véhicules utilitaires	:	1) responsabilité civile	21,7%
		2) collision	28,2%
		3) accident sans collision ni versement	15,2%

2. Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation, autres que les frais de règlement, sont établis à 26,5% des coûts estimés; ce pourcentage est calculé à partir d'une projection du ratio frais d'exploitation/primes souscrites.

Les frais d'exploitation de l'année 1982 ont servi de base aux calculs. Ils s'élevaient à 24,9% des primes souscrites.

Nous posons l'hypothèse que les frais d'administration demeureront stables en 1983 et qu'ils augmenteront de 5% en 1984. Quant aux commissions, elles accapareront une proportion plus importante des primes en 1983 et 1984 dû à l'effet des commissions contingentes qui seront à la hausse. Enfin, les taxes et permis ne varieront pas en proportion des primes souscrites. Quant au volume des primes souscrites, on évalue qu'il diminuera de 5% en 1983 et qu'il restera constant en 1984; les primes souscrites pour l'année 1982 sont connues.